UNIVERSITÉ DE POITIERS
FACULTÉ DE DROIT

LA

COMPAGNIE A CHARTE

DE L'AFRIQUE DU SUD

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 20 Avril 1899, à 3 heures, dans la salle des actes publics de la Faculté,

PAR

P. ROQUE

POITIERS
SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE
TYPOGRAPHIE OUDIN ET Cie
4, RUE DE L'ÉPERON, 4

1899

LA
COMPAGNIE A CHARTE
DE L'AFRIQUE DU SUD

UNIVERSITÉ DE POITIERS

FACULTÉ DE DROIT

MM. LE COURTOIS (✻, I ❦), Doyen, Professeur de Droit civil.
DUCROCQ (O. ✻, I ❦), Doyen honoraire, Professeur honoraire, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Correspondant de l'Institut.
THÉZARD (I ❦), Doyen honoraire, Professeur de Droit civil, Sénateur.
ARNAULT DE LA MÉNARDIÈRE (I ❦), Professeur de Droit civil.
NORMAND (I ❦), Professeur de Droit criminel, assesseur du Doyen.
PARENTEAU-DUBEUGNON (I ❦), Professeur de Procédure civile.
ARTHUYS (I ❦), Professeur de Droit commercial et chargé du Cours de Droit maritime.
BONNET (I ❦), Professeur de Droit romain.
PETIT (I ❦), Professeur de Droit romain, chargé des Cours de Science et Législation financières et de Pandectes (Doctorat).
BARRILLEAU (I ❦), Professeur de Droit administratif et chargé d'un Cours de Droit administratif pour le Doctorat.
N... Professeur d'Economie politique.
SURVILLE (I ❦), Professeur de Droit international public et privé, et chargé d'un Cours de Droit civil.
PRÉVOT-LEYGONIE (A. ❦), Professeur d'Histoire du Droit public (Doctorat), de Principes du Droit public et Droit constitutionnel comparé (Doctorat), chargé du Cours de Droit international public (2e année).
MICHON, Professeur adjoint, chargé des Cours d'Histoire générale du Droit français et d'Eléments du Droit constitutionnel (1re année), et du Cours d'Histoire du Droit (Doctorat).
CHÉNEAUX, Agrégé, chargé des Cours d'Economie politique (Doctorat), d'Histoire des Doctrines économiques et de Législation et Economie rurales.
GIRAULT (A. ❦), Agrégé, chargé du Cours d'Economie politique et du Cours de Législation et Economie coloniales.
AUDINET (A. ❦), Professeur à la Faculté de Droit de l'Université d'Aix-Marseille, chargé des fonctions d'agrégé à la Faculté de Droit de l'Université de Poitiers.
ISAMBERT, Docteur en droit, Chargé de conférences.
ROCHE (I ❦), Secrétaire.
COULON (I ❦), Secrétaire honoraire.

COMMISSION

Président : M. PRÉVOT-LEYGONIE, *professeur.*

Suffragants : { MM. GIRAULT, AUDINET } *agrégés.*

UNIVERSITÉ DE POITIERS
FACULTÉ DE DROIT

LA

COMPAGNIE A CHARTE

DE L'AFRIQUE DU SUD

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 20 Avril 1899, à 3 heures, dans la salle des actes publics de la Faculté,

PAR

P. ROQUE

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

POITIERS
SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE
TYPOGRAPHIE OUDIN ET Cie
4, RUE DE L'ÉPERON, 4

1899

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES FRANÇAIS.

Georges AUBERT. *L'Afrique du Sud*, Paris, E. Flammarion, 1897, in-8°.

Albert BORDEAUX. *Rhodesie et Transvaal*, Paris, Plon, 1898, in-12.

E. BOUTMY (de l'Institut). *Le développement de la Constitution et de la Société politique en Angleterre*, Paris, Plon, 1887, in-12.

Th. FUNCK BRENTANO et Alb. SOREL. *Précis de droit des gens*, Paris, Plon, 1887, in-8°.

Paul CAUWES, professeur à la Faculté de Droit de Paris. *Les nouvelles compagnies de colonisation privilégiées*, Paris, Larose, 1892, brochure.

Alf. CHRÉTIEN. *Principes de Droit international public*, Paris, Chevalier-Maresq, 1893, in-8°.

Marcel DUBOIS, professeur de géographie coloniale à la Sorbonne. *Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs. — Dogmes et faits*, Paris, G. Masson, Plon, 1895, in-12.

Henri CONS. *Précis de l'histoire du commerce*, 2 vol. Paris, Berger-Levrault, 1896, in-8°.

ESMEIN. *Eléments de Droit constitutionnel*, Paris, Larose, 1896, in-8°.

A. GIRAULT. *Principes de colonisation et législation coloniale*, Paris, Larose, 1895, in-12.

R. JOGAN. *Quelques mots sur les grandes compagnies de colonisation*, Périgueux, Routex et Boilhur, 1892, brochure.

Pierre LEROY-BEAULIEU. *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes*, Paris, A. Colin, 1897, in-12.

Paul VIOLLET. *Précis de l'histoire du Droit français*, Paris, Larose, 1886, in-8°.

Henri WHEATON, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Etats-Unis à la cour de Prusse. *Eléments de Droit international*.

OUVRAGES ANGLAIS.

F. Courteney-Selons. *Sunshine and Storm in Rhodesia*, London, Rowland Ward and C°, 1896, in-8°.

A. V. Dicey, professeur à Oxford. *Introduction to the study of the law of the Constitution*, London, Macmilian and C°, 1893, in-8°.

W. F. Purvis and L. V. Biggs. *South Africa its people progress and problems. A handbook for the present situation*, London, Chapman and Hall, 1896.

Reginald Statham. *L'Afrique du Sud telle qu'elle est*, traduit par Charles Giraudeau. Paris, édité par le journal *La Liberté*, 1897, in-8°.

John Westlake, professeur à Cambridge. *Etude sur les principes de Droit international*, traduit de l'anglais par Ernest Nys, Bruxelles, Alfred Castaigne, 1895.

OUVRAGES AMÉRICAINS.

Elisabeth Wormeley-Latimer. *Europe in Africa in the Nineteenth century*, Chicago, Mc Clerg and C°, 1896, in-12.

Poultney-Bigelow, *White man's Africa*, London and New-York, Harper and brothers, 1898, in-8°.

TEXTES.

Texte de la charte de la British south Africa Company (et deed of settlement).

Texte de la charte de la Royal Niger Company.

Director's report and accounts of the British south Africa Company, 1889-1892, 1892-1894, 1895, 1896-1897.

Report of an extraordinary general meeting, of the British south Africa Company, 6 november 1896.

PÉRIODIQUES FRANÇAIS.

Archives diplomatiques, 1892. Charte de la Compagnie belge du Congo. — Charte de la Compagnie portugaise du Mozambique. — Chartes de la Société allemande de l'Afrique

Orientale. — Charte de la Compagnie allemande de la Nouvelle-Guinée.

Les compagnies de colonisation, les compagnies à charte anglaises.

Lettre de M. *Waddington*, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

Bulletin du Comité de l'Afrique française, 1893. Janvier. Compagnie de l'Afrique australe. — Mars. Possessions anglaises, Zambézie britannique.

1894. Juillet. Concessions coloniales africaines, par *Hariry Alis*.

1895. Janvier. Afrique australe, cession du Nyassaland à la compagnie. — Février. Afrique australe, assemblée générale de la compagnie. — Juin. Cap et Bechuanaland Zambézie. — Septembre. Traitement des Hindous.

1896. Février. Suites de l'expédition Jameson. — Avril. Rapport de la compagnie à charte. — Juillet. Révolte des Matabelès. — Août. Responsabilité de C. Rhodes et de la Chartered dans le raid de Jameson. — Septembre et octobre. Enquête sur la Chartered. — Décembre. Assemblée extraordinaire de la Chartered.

1897. Janvier et février. — Rhodes en Angleterre. — Août. Compagnie royale du Niger, administration de la Chartered.

Supplément du Bulletin d'octobre 1895. — Renseignements coloniaux et documents. — Les compagnies de colonisation et les concessions coloniales. — Rapport de M. Lavertujon, sénateur, au nom de la commission sénatoriale.

Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Paris, 1892. Tome XIV, n° 4. Economie coloniale et compagnies de colonisation. — Lettre de M. *Léon Moncelon* au secrétaire général.

Correspondant, 1896. 25 janvier et 10 février. Transvaal et Afrique du Sud, par *Paul Bérenger*.

1898. 25 août. L'avenir de l'Afrique tropicale et les chemins de fer, par *Maurice Zimmermann*.

Economiste français, 1892. 2 avril. Les compagnies coloniales et les droits à leur confier, *Paul Leroy-Beaulieu*, rapport au comité de l'Afrique française.

Journal des Economistes, 1896. 15 janvier. La colonisation libre, par *Rouxel*. — 15 avril. Une compagnie commerciale française à Madagascar, au XVIIe siècle.

Monde économique, 1892. 10 et 17 septembre. Les compagnies de colonisation en France. — 15, 22 et 29 octobre. Privilèges judiciaires administratifs, *J. Chailley Bert.* — 5, 9 et 26 novembre. Causes de décadence imputables au gouvernement, *J. Chailley Bert.* — 3 décembre. Causes de décadence imputables à la compagnie, *J. Chailley Bert.*

1893. 18 mars. L'Angleterre et ses colonies, projet de fédération impériale, *J. Chailley Bert.*

1894. 28 juillet. Les colonies et les capitaux, *J. Chailley Bert.* — 22 décembre. Les Compagnies anglaises de l'Afrique du Sud.

1896. 27 juin. Les grandes Compagnies, par M. Lavertujon, *Jules Le Cesne.*

Quinzaine coloniale. 1897. 10 avril. M. Chamberlain et l'enquête anglaise sur la Chartered.

Réforme sociale. 1892. 1er juin. Les grandes compagnies de commerce et de colonisation, par *H. Pigeonneau.* (Conférence à la Société d'économie sociale, séance du 11 avril 1892.)

1893. 16 juin. Les grandes compagnies de commerce et de colonisation, par le *comte de Bizemont.*

1895. 1er décembre. La colonisation officielle française et la colonisation libre des Anglais, par *J. Cazajoux.*

Revue Britannique, 1895. Novembre. Les compagnies à charte et les troupes coloniales, par *G. d'Orcet.*

Revue générale de Droit international public. 1894. Compagnies de colonisation. — Les occupations de territoire et le procédé de l'Hinterland, par *Frantz Despagnet*, professeur à la Faculté de Bordeaux.

Revue française de l'étranger et des colonies. 1892. 15 janvier. Les grandes compagnies de colonisation, par *A. Nogues.*

Lecture pour tous, 1898. Décembre. Fachoda. La France et l'Angleterre en Afrique.

Journal officiel. 1891. 7, 9 et 14 novembre. Compte rendu des séances du Conseil supérieur des colonies. — 19 et 23. Discussion du rapport de la 2e section du Conseil supérieur. — 26. Rapport concernant la création de compagnies de colonisation.

Le Temps, 1898. 2, 9, 11, 25 novembre.

PÉRIODIQUES ANGLAIS.

Contemporary review, 1896. March. South Africa and the Chartered Company, by *Charles Harrison M. P.* — Cecil Rhodes colonist and imperialist, by *Africander*.

1897. March. The Chartered Company in south Africa, by *reverend John Mackenzie*. — October. The prospects of Rhodesia, by *F. Catesby Holland*.

The Economist, 1892. September 3. South African land and gold Companies, lettre *de W. Willing* de Johanesburg. — September 10. South African Company law.

1894. December 1. British central Africa.

1886. February 15. British central Africa. — May 9. British central Africa. — May 16. British central Africa. — July 4. British central Africa.

1887. January 2. Copy of Rhodesian Times in Salisbury (october 30. 1896). — January 30. Copy of Rhodesian Times in Salisbury (october 30. 1896).

Fortnightly review, 1896. May. South Africa Rhodesian affairs, by *H. L. W. Lawson*. — June. The work of the Chartered Company, by *Edmond Dicey*.

The nation, 1895. August 29. French colonisation.

Nineteenth century, 1894. January. Chartered government in Africa, by *Arthur Silva White*.

1895. September. New british markets, by *F. D. Lugard*.

1886. March. Chartered Companies, by the right honourable the Marquis *of Lorne M. P.* — June. The true motive and reason of docteur Jameson's raid, by *G. Seymour Fort*.

Review of reviews, 1896. February. Cecil Rhodes of Africa. — June 15. (From National review). South Africa and the Chartered Company, by *A. Forster*, tome XXVII.

Saturday review, 1892. May 21. Men mines and animals in south Africa, by *Lord Randolf Churchill M. P.*, London. Low Marston and C°, 1892. (Analyse.)

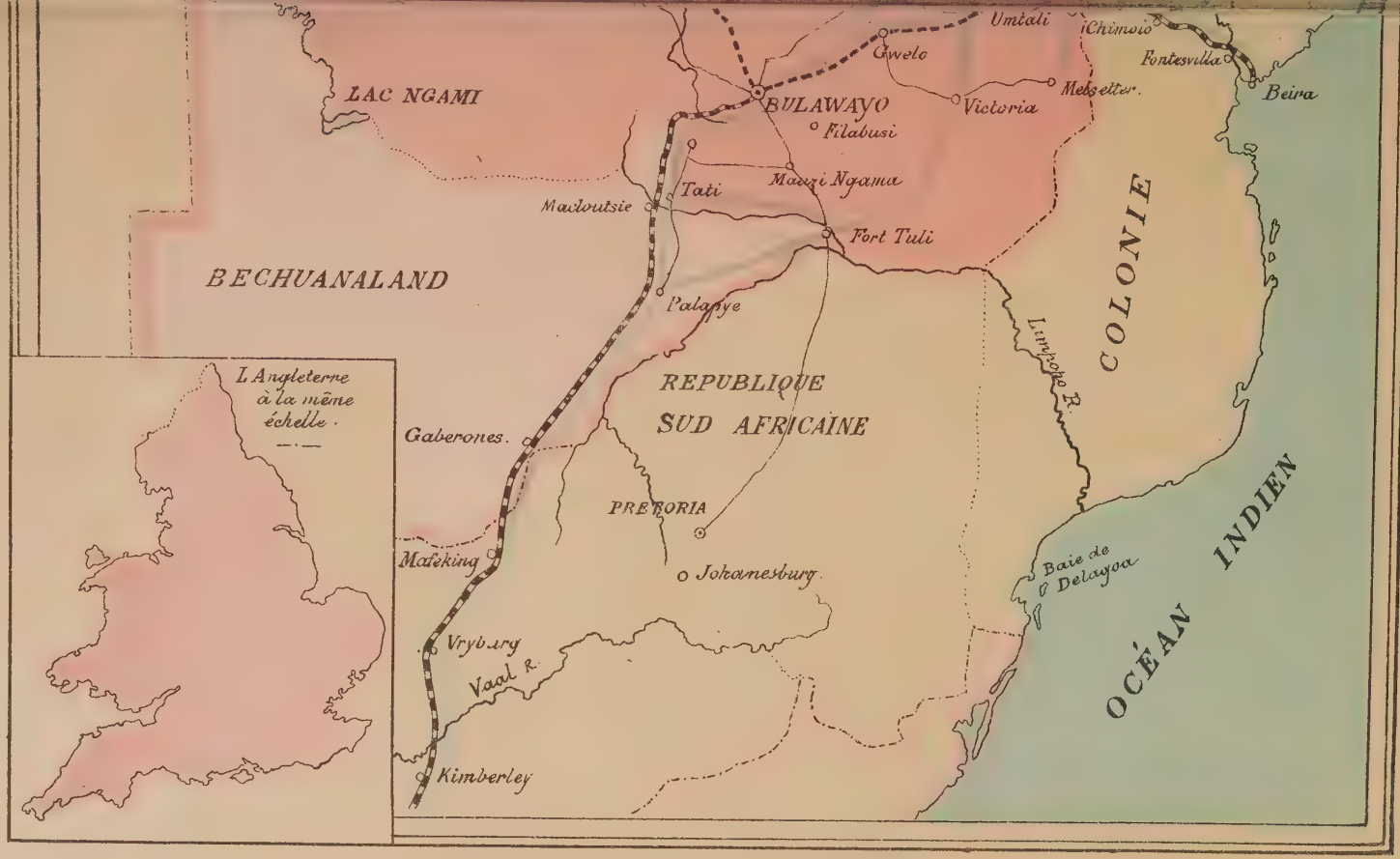
1894. January 13. The reasonableness of C. Rhodes.

1896. May 2. M. *Basil Worfold's* lectures. — South Africa ; a study in colonial administration and development. London. Methuen and C°, 1895. (Analyse.) — August 15. A

federal south Africa, by *Percy Alport Molteno.* London, Samson Low Marson and C°, 1892. (Analyse.)

The Statist, 1896. May 2. Chartered, by *R. Mabson.* — Essay on the commercial federation of the empire, by *J. C. Colmer C. M. G.*

RHODESIA
Echelle en Milles.
0 50 100 150 200
Chemins de fer
id en construction
Télégraphes
id en const.n
Téléphones
Routes
ETAT LIBRE DU CONGO
LAC TANGANYIKA
POSSESSIONS ALLEMANDES
Rhodesia
Abercorn
LAC MOREO
Efe
Ranoman
PROTECTORAT ANGLAIS
LAC BANGWEOLO
Bandawe
LAC NYASA
Kotakota
Fort Johnston
Zomba
Balantyre
Chiromo
RHODESIA
Zambèse R.
Kuando R.
Kuito R.
Lialui
Kafue R.
Zambèse R.
Tete
Luia R.
Lo Maghonde
Mazoe R.
Mazoe
Umfuli R.
SALISBURY
Hartley Hill
Umgadi R.
Zambèse F.
PORTUGAISE


LAC NGAMI
BECHUANALAND
BULAWAYO
Filabusi
Victoria
Gwelo
Umtali
Chimoio
Fontesvilla
Beira
Melsetter
Tati
Mauzi Ngama
Macloutsie
Fort Tuli
Palapye
REPUBLIQUE
SUD AFRICAINE
COLONIE
Limpopo R.
Gaberones
PRETORIA
Johannesburg
Mafeking
Vryburg
Vaal R.
Kimberley
Baie de Delagoa
OCÉAN INDIEN
L'Angleterre à la même échelle.

INTRODUCTION

LES COMPAGNIES A CHARTE EN GÉNÉRAL. — L'AFRIQUE DU SUD AVANT LA FORMATION DE LA COMPAGNIE A CHARTE.

§ I. — *Les compagnies de colonisation avant le* XIX^e^ *siècle.*

Origines de la colonisation. — La découverte de l'Amérique et de la route des Indes. — Espagnols, Portugais, Hollandais, Anglais, Français. — Commerce et colonisation. — Compagnies à charte. — Causes de la réapparition de ces compagnies à la fin du XIX^e^ siècle.

Au début de l'étude d'une compagnie de colonisation à charte, il semble utile de rechercher rapidement quelles furent les origines historiques de ce mode de colonisation; il en résultera une intelligence plus facile des causes qui ont pu autrefois déterminer son emploi. Il n'est pas moins utile de montrer le retour des mêmes circonstances, entraînant logiquement le retour aux mêmes procédés, et d'exposer rapidement les conditions politiques dans lesquelles se trouvait l'Afrique australe à l'époque de la promulgation de la charte. Cet exposé permettra de com-

prendre, dans la suite de cette étude, sa situation au point de vue constitutionnel et international, les résultats économiques qu'elle a donnés, et ceux qu'on est en droit d'attendre du développement de ses institutions.

La colonisation, qui est issue du commerce maritime, n'apparaît en Europe, et particulièrement en Angleterre, qu'après la période des grandes découvertes géographiques des XVI^e^ et XVII^e^ siècles. On ne peut compter, en effet, comme colonisation, ni les croisades en Palestine et en Prusse, dont le but était purement religieux, ni les rares établissements de pêche que firent les Etats scandinaves en Islande et au Groënland. Il faut donc arriver à l'époque où les expéditions lointaines s'imposent à ceux qui veulent posséder les richesses de l'Orient, pour rencontrer de véritables établissements ayant quelque chance de durée.

Londres avait de bonne heure été dotée d'un comptoir de la ligue hanséatique dont elle était, au XIV^e^ siècle, rapidement devenue un des principaux marchés ; ce comptoir se nommait la cour d'acier (Stahlhof), le commerce y était aux mains des Allemands. Cette première forme d'association commerciale fut donc importée en Angleterre ; c'était un exemple que la corporation des marchands de Londres sut mettre à profit, particulièrement dans les entreprises des *merchants adventurers* dont les statuts approuvés par Edouard VI et Marie Tudor servirent plus tard de modèles aux grandes compagnies du siècle suivant (1). Ce fut le premier effort vraiment organisé des Anglais

(1) H. Cons, *Précis d'histoire du commerce.*

pour le commerce lointain ; leur champ d'opération était principalement l'empire moscovite, que leur avait ouvert le tzar Ivan IV.

Toutefois, les Anglais ne se lancèrent complètement dans la voie de la colonisation, qu'après la chute de la ligue hanséatique (1) qui accaparait leur commerce maritime, et bien après les Portugais et les Espagnols. Ce furent, en effet, ces deux derniers pays qui servirent d'initiateurs à l'Europe. Leur but premier était la découverte d'une route des Indes, qui les affranchît de l'intermédiaire ruineux des Turcs. Les Indes, en effet, exercèrent longtemps sur les pays chrétiens une sorte de fascination, entretenue par les récits de quelques hardis navigateurs qui plaçaient dans ces contrées le réservoir inépuisable de toutes les richesses ; des échantillons en pierres, métaux, étoffes, épices, introduits en Europe par les Vénitiens et Génois qui les achetaient aux Turcs, excitaient la convoitise universelle.

Les Portugais Diégo Cam en 1484, et Barthelemy Diaz en 1486, ne font que des reconnaissances de côtes au Congo et jusqu'au cap des Tourmentes, mais Christophe Colomb découvre San Salvador (1492) pour le compte de l'Espagne, et, quelques années après, Vasco de Gama aborde à Calicut (1499). Les deux grandes routes de l'Amérique et des Indes sont ouvertes (2).

Pendant un siècle ce ne sont qu'expéditions, découvertes, suivies de conquêtes. Les Indes sont sou-

(1) Elle disparut en 1669. H. Cons, *Précis d'histoire du commerce.*
(2) H. Cons, *Précis d'histoire du commerce.*

mises et exploitées par Almeida et Albuquerke; l'Amérique, par les conquistadores, successeurs de Colomb. L'Espagne et le Portugal se trouvèrent ainsi, pendant près d'un siècle, seuls en possession de richesses trop grandes pour ne pas exciter l'envie des autres puissances maritimes : la Hollande, l'Angleterre, la France.

Ce fut l'avènement d'un nouvel ordre de choses. Les Hollandais et les Anglais se montreront toujours dans leurs entreprises maritimes plus commerçants que guerriers, moins soucieux de conquérir de nouveaux royaumes, que de fonder d'utiles comptoirs. Ils ne recourent aux armes, que pour défendre leurs monopoles. Cet esprit particulièrement marchand se fit surtout sentir chez les Hollandais. Ce n'est pas le gouvernement qui organise chez eux les expéditions, l'armement est fait par des marchands qui de très bonne heure ont recours à l'association, d'où naissent des chambres, qui, rivales au début, ne tardent pas à fusionner pour former la Compagnie des Indes orientales (1602). Le chemin des îles de la Sonde avait été tracé par Cornélius de Hootmann (1595); les Hollandais s'y établirent solidement, étendant leurs opérations à la Chine et jusqu'au Japon.

La Compagnie hollandaise, malgré son but essentiellement commercial, était dotée de tous les droits de souveraineté que pouvait comporter son occupation des territoires étrangers; elle armait des troupes, équipait des flottes, traitait avec les indigènes, possédant ainsi toutes les délégations de souveraineté que reproduiront les chartes des compagnies que nous aurons à étudier par la suite. Elle puisait en outre

une grande partie de sa force, dans la surveillance et le contrôle qu'exerçaient sur son administration les Etats-Généraux ; arrivant ainsi, bien que née de l'initiative privée, à lier intimement ses intérêts à ceux de la République (1).

Malheureusement pour les Hollandais, leur disposition principalement commerçante fut pour eux l'occasion d'un grave échec. Ils s'étaient transformés en courtiers de l'Europe, et justifiaient leur surnom de *rouliers des mers*, lorsque le génie de Cromwell, en leur opposant l'Acte de navigation (1651), créa, on peut le dire, la marine marchande anglaise. Les marchands anglais se firent armateurs, et bientôt, grâce à la situation exceptionnelle de leur pays, non seulement ils purent se passer des Hollandais, mais les repousser partout.

Les Anglais s'étaient d'abord tournés vers l'Amérique du Nord, où Walter Raleigh avait fondé la Nouvelle-Angleterre, peuplée par un mouvement d'émigration qu'alimentait la crise agricole. Presque en même temps que celle de Hollande, se fondait une Compagnie anglaise des Indes orientales qui, au début du XVII^e^ siècle, occupait Surate, Madras, Bombay, Calcutta (2). Après avoir subi une crise en 1688, après la révolution, elle fusionne en 1709 avec une nouvelle compagnie fondée en 1702, pour constituer la Grande Dame de Londres, la plus célèbre de toutes

(1) H. Cons, *Précis d'histoire du commerce.*

(2) Bombay, apporté en dot à Charles II par sa femme Catherine de Portugal et donné à la Compagnie. Calcutta, cédé en 1699 par le grand-mogol Aureng-Zeb. H. Cons, *Précis d'histoire du commerce.*

les compagnies de colonisation, qui a représenté ce mode de gouvernement presque jusqu'à nos jours ; et tout naturellement servi de modèle à celles qui ont été fondées à la fin du XIX[e] siècle.

Le commerce maritime de la France ne se développa que plus tard sous l'impulsion du pouvoir royal et surtout de Richelieu et Colbert. Les colonies anglaises furent le produit du commerce anglais, soutenu par la métropole ; en France, le gouvernement se donna beaucoup de peine pour en faire naître l'initiative. Il faut bien le dire, les grandes entreprises coloniales n'ont jamais soulevé chez nous beaucoup d'enthousiasme ; l'esprit d'aventures ne manquait pas, mais il se complaisait plutôt à des conquêtes devenues rapidement stériles, faute de capitaux pour les mettre en valeur. En France, les capitaux furent trop prudents, on n'y comprit guère la très longue échéance, le très long crédit que l'on doit accorder à une compagnie coloniale, surtout si elle s'occupe de cultures, et n'a pas à sa disposition des mines qui lui assurent un rendement immédiat.

Le commerçant peut retirer de ses échanges un bénéfice immédiat, le colon ne le peut pas. S'adresse-t-on à un pays d'une civilisation déjà très avancée, quelquefois plus complète, à certains égards, que la nôtre, quoique fort différente ; le trafic se fait aussitôt sur des marchés tout installés entre les produits trouvés sur place et ceux que les nouveaux venus apportent ; ceux-ci n'ont qu'à s'y fortifier par des traités, ou par les armes bien plus souvent, pour établir solidement leur puissance sur ces riches contrées, s'en assurer les produits et s'y créer des débouchés.

C'est le cas de toutes les entreprises dans les Indes, les colons y sont des commerçants qu'appuient des armées et des flottes.

Il en est de même, dans les pays riches de mines, comme le Brésil et le Pérou : les Espagnols, en y arrivant, n'eurent tout d'abord d'autre préoccupation que d'en extraire les pierres et métaux précieux ; enlevant aux champs tous les indigènes pour les enfermer dans les mines. La culture ne devait venir que beaucoup plus tard. Pour la rencontrer, il faut que les pays de mines étant tous occupés, les gouvernements en soient réduits à occuper des terrains incultes, où tout est à créer, mais où un climat semblable à celui de l'Europe permet de transporter des agriculteurs et des bestiaux, d'y reconstituer en un mot la vie européenne et d'exploiter ainsi, non des richesses cachées dans le sol, mais produites par lui. Là est la vraie colonisation : celle qui dure.

Ce fut le cas de l'Amérique du Nord.

Dans ses entreprises coloniales, la France eut le malheur de se rencontrer presque partout avec l'Angleterre, et malgré de brillants faits d'armes, le terrain resta aux derniers, grâce à leur ténacité et à leur esprit de suite.

Après plusieurs échecs en Amérique du Nord, Champlain fondait, en 1608, Québec, qui fut la capitale de la Nouvelle-France ; l'avenir devait montrer combien était injustifiée la défaveur qui chez nous s'attacha à cette merveilleuse colonie, dont s'emparèrent les Anglais, grâce à l'abandon où elle fut laissée.

Les Indes avaient plus de séduction ; elles étaient d'un rapport plus immédiat, aussi la Compagnie des

Indes orientales, fondée en 1664, fut-elle plus soutenue ; mais elle succomba elle aussi, malgré le génie de ses directeurs, parce que la France, obligée de se défendre sur le continent, ne pouvait pas au même moment soutenir une lutte lointaine. Les colonies furent toujours la rançon du territoire. Ainsi furent réduits à rien les efforts de Richelieu et de Colbert qui avaient couvert les Antilles, l'Amérique du Nord et les Indes de compagnies dont les entreprises n'avaient conservé à la France, au XVIII^e^ siècle, que d'insignifiants débris de son empire colonial. Peu à peu disparurent toutes les compagnies de colonisation dont le but avait été la mise en exploitation de pays neufs, ou tout nouvellement ouverts au commerce européen.

D'où vient qu'à la fin du XIX^e^ siècle nous assistons à un retour de ce mode qui semblait suranné ? C'est qu'il est une partie du monde que les nations européennes semblaient avoir oublié de se partager : l'Afrique.

Les vingt dernières années ont vu l'occupation rapide de ses vastes étendues encore incultes, souvent malsaines et peuplées de nègres dangereux ; mais l'âpreté des gouvernements à s'en approprier la plus grande part, et la crainte de voir attribuer une plus grande étendue aux nations voisines, a fait rechercher les moyens les plus rapides d'occuper efficacement les colonies nouvelles, et tout comme en Amérique, au début du XVII^e^ siècle, ont apparu des compagnies coloniales, dont la plus célèbre est la Compagnie à charte de l'Afrique du Sud, qui fait l'objet de cette étude. Avant d'analyser sa constitution, il convient

de faire connaître l'état du pays où elle s'est développée et les difficultés d'ordre historique et politique, conséquence des divisions de races, avec lesquelles elle s'est trouvée aux prises.

§ II. — *Les établissements européens en Afrique du Sud, avant la compagnie à charte.*

Les Anglais et les Boërs. — Les Trecks. — Les républiques sud-africaines. — La guerre du Transvaal. — Cecil Rhodes.

En 1815, de l'aveu général des puissances européennes, la Grande-Bretagne se voyait confirmer la possession de la colonie hollandaise du Cap (1). Elle y trouvait une population composée d'émigrants amenés par la compagnie néerlandaise des Indes orientales auxquels étaient venus se joindre des réfugiés huguenots chassés de France par la révocation de l'Edit de Nantes. Ces derniers ne tardèrent pas à se fondre dans l élément hollandais, et il ne resta qu'une nation homogène : les Boërs ; élément étranger, non commercial, dont l'importance politique ne fut pas remarquée tout d'abord par les Anglais, mais qu'ils apprirent à connaître plus tard à leurs dépens.

(1) En 1652, Van Riebeck établit pour le compte de la compagnie néerlandaise des Indes orientales, une station navale dans la baie de la Table.

Le territoire est occupé, en 1795, par le général Craig et l'amiral Elphinston, au nom du gouvernement de Guillaume V d'Orange.

Rendue par le traité d'Amiens à la Hollande, la colonie fut reprise en 1806 par les Anglais que les traités de 1815 confirmèrent dans leur possession.

Le début du XIXe siècle nous montre donc en Afrique du Sud une population de colons hardis et indépendants, contenus d'un côté par l'autorité anglaise dont ils n'acceptaient le contrôle qu'à regret, et une énorme population de sauvages armés qui menaçaient constamment leurs établissements et limitaient leur extension au nord (1).

Les choses étaient dans cet état, lorsque fut proclamée par les Anglais l'abolition de l'esclavage. Cette suppression brutale de la main-d'œuvre chez les Boërs, et la façon dérisoire dont furent appliquées les mesures destinées à indemniser les fermiers ainsi expropriés, entraîna la ruine de centaines de familles. Cette mesure indispensable et que personne n'oserait critiquer en soi, était vexatoire si l'on considère la soudaineté avec laquelle elle fut appliquée. La façon patriarcale dont l'esclavage était pratiqué chez les Boërs, aurait permis plus de lenteur et obligeait à des compensations pécuniaires plus justes ; le gouvernement anglais crut pouvoir en être quitte à bon compte, et voulut réaliser une économie ; il jeta les premières racines d'un mécontentement général qui ne tarda pas à se manifester chez cette population énergique par un des faits les plus curieux de l'histoire contemporaine.

Les Boërs abandonnèrent en masse un pays où la vie leur devenait impossible et se lancèrent hardiment vers l'inconnu, emmenant leurs troupeaux, et traînant derrière eux dans de grands chariots leurs familles et leurs meubles. C'est ce qu'on appelle les

(1) Reginald Statham, *L'Afrique du Sud telle qu'elle est*.

trecks. La conséquence de cet exode fut la fondation d'Etats indépendants : l'Etat libre de la Rivière Orange et la République sud-africaine après la défaite du roi nègre Mosilikatze, tandis qu'un groupe de Boërs descendus par le versant oriental du Drakensberg battait, en 1838, le chef Zoulou Dingaan et établissait sur son territoire un État toléré tout d'abord par les Anglais, mais qu'ils ne tardèrent pas à faire annexer par sir Georges Napier, en 1843.

Lorsqu'en 1854 les affaires coloniales furent enlevées à la guerre et confiées à un ministère spécial, l'Angleterre fit preuve d'un réel libéralisme en reconnaissant la République sud-africaine par la *River Sand convention*, en 1852, et l'Etat libre de la Rivière Orange en 1854. C'était l'époque où les colonies australiennes obtenaient de se gouverner elles-mêmes et où les colonies du Cap et du Natal recevaient, en 1854 et 1856, la même autonomie.

Il semblait que l'Afrique du Sud dût vivre en paix, après ces concessions ; aussi comprend-on quel étonnement, suivi d'un mouvement de révolte, souleva l'annexion subite du Transvaal, en 1877. Le gouvernement, mal renseigné par ses agents sur les dispositions des Boërs, et pris dans les difficultés financières qui avaient suivi la guerre des Zoulous, crut pouvoir lever sans difficulté un impôt sur le Transvaal, puis arguer de ce fait comme acceptation tacite de l'annexion. Il se heurta à un refus formel des Boërs : la lutte était engagée. Un premier acte de contrainte, la saisie du wagon d'un fermier nommé Bezuidenhout fut le signal de la révolte : l'indépen-

dance du Transvaal fut proclamée à Paardekraal et l'insurrection décidée (1).

A aucune époque de l'histoire sud-africaine le gouvernement du Cap ne s'était trouvé dans une situation aussi difficile ; la guerre éclatait entre les deux races blanches, guerre désastreuse pour le pays, quelle qu'en fût l'issue. Une entente était nécessaire, mais pour la mener à bien, il eût fallu un homme politique supérieur : il fit défaut. Le gouverneur et haut commissaire du Cap était Sir Georges Straham, tout nouvellement arrivé d'une colonie des Indes occidentales et nullement au courant des difficultés de son nouveau gouvernement ; il dut s'en rapporter au chef de son ministère, sir Gordon Sprigg, lequel se refusa à une conciliation immédiate. Bientôt une première défaite des Anglais à Bronkhorst-Spruit ne permit plus une solution pacifique : l'armée anglaise, commandée par le gouverneur du Natal, sir Georges Colley, pénètre dans le Transvaal par le sud-est et subit, en janvier 1881, un sérieux échec à Mount Prospect (2).

Bien que rendue plus difficile par les deux échecs des Anglais, une tentative d'arrangement fut généreusement faite par le président de l'Etat libre d'Orange, M. Brand.

Mais sir Georges Colley ne voulait pas rester sur une défaite, et désireux de rétablir sa réputation par un hardi coup de main, il n'attendit pas le renfort

(1) Reginald Statham, *L'Afrique du Sud telle qu'elle est.*
(2) Id. ibid.

envoyé à son aide, et, le 27 février 1881, trouva la mort dans le désastre de Majuba-Hill.

La consternation fut grande en Angleterre à l'annonce de cette nouvelle humiliation. M. Gladstone était alors au pouvoir et uniquement préoccupé des affaires irlandaises, l'Afrique du Sud était un embarras dont il fallait à tout prix se défaire rapidement ; or, deux solutions se présentaient : reconnaître l'indépendance du Transvaal, ou poursuivre une guerre que l'on sentait devoir être longue et en tous cas ruineuse pour la colonie du Cap.

Par suite de la mort du gouverneur sir Georges Colley, le doyen des officiers anglais de son armée, sir Evelyn Wood, avait, grâce à la médiation de M. Brand, conclu un arrangement avec le délégué du Transvaal, M. Krüger, le 25 mars 1881. M. Gladstone eut la sagesse de ratifier cette entente, et moyennant quelques conditions qui devaient ménager les susceptibilités réciproques des deux pays, la paix fut rétablie en Afrique du Sud.

La découverte des mines de diamant et d'or, principalement au Transvaal, fit amèrement regretter, depuis, cette politique pacifique, et les impérialistes à outrance ne se firent pas faute de la reprocher à M. Gladstone (1).

Ce rapide exposé était nécessaire pour permettre de comprendre la situation des Anglais au moment où Cecil Rhodes entre en scène et où l'Angleterre

(1) Correspondant, 25 janvier 1896, *Transvaal et Afrique du Sud*, par P. Bérenger.

va se décider, sur son initiative, à mettre en valeur par une compagnie de colonisation l'énorme étendue de territoires du centre africain, pour la plupart inconnus et sur lesquels les Allemands, les Portugais, les Boërs et les Belges du Congo auraient pu avoir des visées tout au moins aussi légitimes. Cecil Rhodes sut en doter son pays, étendant ainsi sa domination du cap des Aiguilles au lac Tanganyika, du 9e au 34e degré de latitude sud, sur une superficie de 3.800.000 kilomètres carrés (1).

Avant d'entrer dans l'étude directe de la compagnie à charte et d'étudier son histoire et ses relations constitutionnelles, internationales et économiques, il est utile de connaître l'homme dont le génie suscita cet œuvre énorme, et qui, en dix ans, fit plus pour la domination anglaise que tous les gouverneurs et commissaires n'avaient fait depuis le commencement du siècle.

Fils d'un pasteur de village, Cecil John Rhodes naquit, en 1853, en Angleterre. Déclaré poitrinaire, il s'embarque à quinze ans sur un voilier pour l'Afrique du Sud, se fixe d'abord au Natal où il s'essaie sans succès au métier de planteur. La découverte des mines de diamant lui indique sa voie : il se rend, en 1870, à Kimberley, où il réalise en peu de temps une fortune.

Sentant son instruction incomplète, il vient passer cinq ans à l'Université d'Oxford. Toutefois, il fait entre temps des voyages au Cap, où il prend une importance si considérable, qu'en 1881 il est nommé

(1) Pierre Leroy-Beaulieu, *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes.*

ministre des finances ; il est alors âgé de vingt-huit ans.

Les mines de diamant étaient aux mains de plusieurs compagnies qui, faute de s'entendre, perdaient le plus clair de leurs bénéfices ; Rhodes voit de suite la nécessité de les fusionner, et, malgré les difficultés énormes de cette entreprise, il y réussit : « révélant « ainsi à l'Afrique, suivant l'expression de Lord Ran- « dolf Churchill, qu'elle possédait un homme d'Etat « de premier ordre. » La colonie du Cap sut le reconnaître : aussi voyons-nous, en 1884, Cecil Rhodes délégué par le gouverneur sir Hercules Robinson au pays des Bechuanas, nommé peu après premier ministre du Cap, secrétaire pour les affaires indigènes, administrateur de la Compagnie des diamants de Beers et de nombreuses autres sociétés, enfin administrateur délégué de la Compagnie à charte de l'Afrique du Sud (1).

En 1888, Cecil Rhodes obtint de Lobengula, roi des Matabelès, un monopole pour la recherche de l'or sur ses territoires. C'est pour l'exploitation de ce monopole que fut créée la Chartered. Il s'agissait, pour Rhodes et ses associés, de trouver des actionnaires. La faveur dont jouissaient sur le marché les mines d'or du Transvaal aidant, le nouveau directeur n'eut pas de peine à les rencontrer. Il fit voir aux Anglais la possibilité d'opérer la conquête d'un empire considérable, et il montrait par avance, en un tableau

(1) Correspondant, 10 février 1896, *le Transvaal et l'Afrique du Sud*, par Bérenger.

Pierre Leroy-Beaulieu, *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes.*

séduisant, la fertilité de ses territoires et l'abondance de leurs richesses minières. Il se livrait à une publicité persuasive qui faisait dire à Barney Barnato, son fameux associé : « Qu'il était impossible de lui « résister, son adversaire finissant toujours par « tomber d'accord avec lui et y trouvant son plus clair « profit. »

Le fonds social, fixé à vingt-cinq millions de francs, fut bientôt souscrit, et l'Assemblée constitutive eut lieu le 15 octobre 1889. Le gouvernement anglais donnait à la compagnie presque tous les pouvoirs des anciennes compagnies à charte, et le conseil d'administration siégeant à Londres fut composé de personnages du rang le plus élevé.

LA

COMPAGNIE A CHARTE

DE L'AFRIQUE DU SUD

CHAPITRE PREMIER

LA « CHARTERED » AU POINT DE VUE CONSTITUTIONNEL.

§ I. — *Octroi des chartes en Angleterre. — Réserves faites au profit de la Couronne.*

Droit d'octroi d'une charte. — Prérogative royale. — Régime des *Company acts* de 1862. — Les chartes royales y subsistent. — Droits de contrôle et restrictions stipulées par la Couronne. — Acte de formation *deed of settlement*, rédigé par les concessionnaires de la charte et soumis au conseil de la Reine. — Charte de l'Afrique du Sud. Considérants qui la précèdent.

En Angleterre, le droit d'octroyer les chartes est un attribut essentiel de la Couronne, et bien que le Parlement ait établi pour les sociétés en formation d'autres moyens d'acquérir une existence légale, le droit de la Couronne n'en subsiste pas moins, et il demeure incontesté. Ce droit de la Couronne est aussi vieux que la

monarchie. Ne voyons-nous pas Henri II créer la société des eaux de Londres ?

Mais ce droit de créer des personnes morales fut appliqué tout d'abord à des corporations religieuses et communales (1).

Lors du grand développement commercial qui eut lieu sous les règnes d'Elisabeth et de Jacques Ier, le même procédé fut naturellement appliqué pour la formation des entreprises coloniales. L'*East India Company Bill* du 31 décembre 1600 en est le premier exemple.

Des sociétés pouvaient se constituer par une réunion d'individus que liait un contrat, mais rien n'empêchait de faire intervenir des modifications postérieures, au gré des fondateurs ou de leurs successeurs. Pour assurer à leur compagnie une existence durable et une entière liberté, les associés recouraient souvent au bon vouloir du souverain ; celui-ci sanctionnant leur association par une charte créait une personne morale avec tels privilèges qu'il lui plaisait de conférer.

Cet état de choses persista jusqu'en 1862. Les Compagnies des Indes orientales et de la baie d'Hudson furent établies de cette façon.

En 1862 fut institué le régime des *Company acts* qui fait perdre à la Couronne le pouvoir exclusif de créer et de reconnaître les associations.

Mais lorsqu'on étudie les lois anglaises, il ne faut

(1) *Archives diplomatiques*, avril 1892. — *Les Compagnies de colonisation*. Lettre de M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

pas oublier qu'en Angleterre la promulgation d'une loi est rarement suivie de l'abrogation d'une loi contraire.

Seules sont abrogées les dispositions de l'ancienne loi qui sont incompatibles avec la loi nouvelle. Toutes les autres conservent leur valeur, alors même qu'elles cessent d'être appliquées.

La loi de 1862, en accordant au Parlement le droit de créer des personnes morales, n'enlevait pas ce droit à la Couronne ; à l'heure actuelle, les deux pouvoirs le possèdent concurremment.

Il semble à première vue que depuis (1) 1862, la prérogative royale ait dû s'anéantir en pratique. — L'octroi d'une charte par le souverain est précédé d'enquêtes minutieuses et accompagne de longues formalités ; car c'est justement à cause de ces enquêtes et de ces formalités, que les compagnies de colonisation actuelles ont presque toutes sollicité une charte royale, par suite du relief qu'elles procurent, joint à une apparence de garantie gouvernementale et la persuasion où se trouvent les actionnaires que la Couronne prêtera à la compagnie un appui plus efficace, s'étant, en quelque sorte, engagée elle-même à la soutenir et consacrer devant le public. Plus d'une société, fondée par un *Company act*, obtint plus tard confirmation royale : telle la Compagnie du Niger, quatre ans après sa fondation, et lorsqu'en avril 1889 Cecil Rhodes sollicitait du gouvernement de la Reine l'octroi

(1) *Archives Diplomatiques*, avril 1892. — *Les Compagnies de colonisation*. Lettre de M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

d'une charte, Lord Kunsford, secrétaire d'Etat aux colonies, s'exprimait ainsi à ce sujet :

« Si une telle compagnie est incorporée par charte « royale, sa constitution, son objet et ses opérations « deviendront plus directement soumis au contrôle « du gouvernement de Sa Majesté que s'il était seule- « ment donné à ces messieurs de s'incorporer sous les « règles du *Joint stock company act*, comme ils « sont en droit de le faire. Une compagnie comme « celle qui est proposée pour le Bechuanaland, si « elle est bien conduite, rendrait un grand service « au gouvernement de Sa Majesté en Afrique du « Sud. A l'heure actuelle, il n'y a rien de moins « satisfaisant que l'état des affaires dans ces pa- « rages. »

Voilà, en vérité, un résumé excellent des idées que nous venons d'exposer. La sanction royale met donc la compagnie à l'abri des atteintes des partis politiques, sous la protection immédiate de la Couronne. Et il ne tient qu'à la compagnie elle-même de rendre irrévocable cette protection royale.

En retour de cet appui moral, la Couronne se réserve certains droits de contrôle et stipule des restrictions, qui ont pour résultat d'attribuer à l'Etat sur les compagnies à charte un contrôle effectif plus sérieux et plus étendu que sur celles créées par les *Company acts* (1).

La Couronne se réserve, en effet :

(1) *Archives diplomatiques*, avril 1892. — *Les Compagnies de colonisation*. Lettre de M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

1° Le contrôle des actes d'administration et des comptes financiers (1) ;

2° Le droit de connaître de tous les différends pouvant s'élever entre la compagnie et les puissances voisines (2) ;

3° Le droit de donner telle direction qu'elle jugera bon aux relations de la compagnie avec l'étranger (3) ;

4° Le droit de nommer les magistrats chargés de juger les affaires, où les parties sont anglaises ou de nationalités différentes (4) ;

5° Le droit d'imposer à toutes les compagnies des devoirs d'ordre humanitaire et religieux, vis-à-vis des indigènes (5) ;

6° La faculté de supprimer l'esclavage (6) ;

7° Le droit de faire respecter les lois et règlements du pays où la compagnie opère (7) ;

8° Le droit d'obliger la compagnie à se conformer aux traités (8) ;

9° Le droit d'interdire tout monopole (9) ;

10° Le droit d'interdire l'introduction de certaines denrées et de réglementer le commerce des alcools (10) ;

(1) Charte de la South African Chartered C°. . . . prg. 17
(2) id. . . . . prg. 8
(3) id. . . . . prg. 22
(4) Charte de la Compagnie de North Borneo. . . prg. 12
(5) Charte de la South African Chartered C°. . . . prg. 13
(6) id. . . . . prg. 11
(7) id. . . . . prg. 15
(8) Charte de la Royal Niger C°. . . . . prg. 15
(9) Charte de la South African Chartered C°. . . . prg. 20
(10) id. . . . . prg. 12

11° Le droit de stipuler certains avantages pour les navires anglais (1) ;

12° Le droit d'obliger la compagnie, par une clause qui est en tête de toutes les chartes, à demeurer anglaise et aux mains de sujets nés ou naturalisés anglais, sauf de rares exceptions expressément énoncées (2).

Ces exemples indiquent clairement l'étendue et la nature de l'influence que l'Etat se réserve. Notons qu'il se réserve d'autant plus facilement cette influence qu'il constitue la charte de toutes pièces et qu'elle est uniquement « octroyée par le bon plaisir royal ». L'Etat peut donc aisément introduire dans la charte telle restriction qui, avantageuse dans un pays, ne serait pas profitable dans un autre. Et n'est-ce pas une tendance générale de la nation anglaise d'éviter en toutes occasions l'absolu et l'abstrait, et de ne faire que des règlements appropriés aux conditions de temps, de lieux, de caractères (3) ?

Je ne donnerai d'autre exemple que celui-ci, et il est probant : la compagnie de *North Bornéo* a, d'une part, une charte et une administration semblables à celles des autres compagnies ; elle est de plus sous le protectorat anglais. C'est ainsi qu'elle est peu à peu absorbée par l'Etat : cette absorption est, logiquement, naturellement, le but de toutes ces entreprises.

(1) Charte de la South African Chartered C°. . . . prg. 16
(2) id. . . . . prg. 6

(3) *Archives diplomatiques*, avril 1892. — *Les Compagnies de colonisation*. Lettre de M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

Ces compagnies, en effet, agissent généralement sur des territoires anglais ou soumis à l'influence anglaise ; je dis généralement, car l'*East African Company*, par exemple, a opéré en grande partie sur les Etats du sultan de Zanzibar(1). L'Etat, tout en concédant des privilèges, en déléguant sa souveraineté, n'a pas l'intention d'abandonner les territoires sur lesquels il a des droits ; il ne les aliène pas, la concession n'est d'ailleurs que temporaire, et puisque la compagnie, grâce à la concession de l'Etat, jouit d'un territoire immense, il est juste que lorsque la compagnie l'a mis en valeur, la plus-value qui en découle revienne à l'Etat propriétaire du sol, de même que la plus-value d'une terre bien cultivée par un fermier profite en fin de compte au propriétaire.

Personne ne songe à s'étonner du procédé, et l'Etat fondateur d'une compagnie, si celle-ci a réussi, fait une excellente et très honnête affaire. Il s'est préparé, pour une échéance plus ou moins éloignée, la propriété d'un territoire en plein rapport, peuplé, cultivé, desservi par de nombreuses voies de communication, des villes, des ports et des ouvrages de défense, et cela sans bourse délier. J'ai dit : si la compagnie fait de bonnes affaires, car au cas contraire l'Etat peut se préparer des déboires ; mais il n'est pas d'entreprises commerciales sans aléas, et pour un Etat une compagnie à charte est une entreprise commerciale, représente une mise de fonds qui est « la valeur de son terrain ».

(1) *Archives diplomatiques*, avril 1892. — *Les Compagnies de colonisation*. Lettre de M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, à M. Ribot, ministre des affaires étrangères.

Lorsque le gouvernement de la Reine concède une charte, les concessionnaires doivent dans le délai d'un an, après l'incorporation, soumettre au conseil de la Reine un acte de formation (*deed of settlement*) définissant et organisant:

1° L'objet poursuivi par la compagnie ;

2° Les différentes classes et variétés d'actions formant le capital de la compagnie ;

3° La division et répartition des bénéfices ;

4° Les assemblées générales de la compagnie; la nomination par le secrétaire d'Etat (au cas où il lui plairait de réclamer ce droit) d'un directeur officiel. Les conditions de nombre, qualité, nomination, rémunération, roulement, révocation, ainsi que les pouvoirs des directeurs et autres fonctionnaires de la compagnie ;

5° La liste des membres de la compagnie et la répartition en actions du capital ;

6° La préparation des comptes annuels à soumettre aux membres en assemblée générale ;

7° La lecture de ces comptes à des auditeurs indépendants ;

8° L'établissement d'un règlement ;

9° L'adoption et usage de sceaux officiels pour la compagnie ;

10° La constitution et réglementation de comités ou commissions locales d'administration ;

11° La publication et l'exécution d'actes constitutifs supplémentaires ;

12° La liquidation (s'il y a lieu) des affaires de la société ;

13° Le gouvernement et l'administration de la compagnie et de ses affaires ;

14° Toutes autres matières propres ou applicables à une compagnie à charte (1).

Un acte d'établissement de ce genre est joint à la charte de la Compagnie de l'Afrique du Sud, il est daté du 3 février 1891, et précédé d'un préambule où les membres de la compagnie, rappelant que le délai d'un an est écoulé, soumettent l'acte et s'engagent à en exécuter les clauses. Il ne contient pas moins de 115 articles. Il est signé par les membres de la compagnie et contresigné Peel.

Le 29 octobre 1889, la Charte de l'Afrique du Sud fut concédée solennellement, pour une période de vingt-cinq ans, avec tacite réconduction de dix ans en dix ans ; la Reine se réservant la possibilité d'y apporter au renouvellement tels changements qu'il plaira à elle, à ses héritiers ou à ses successeurs, et, dans les mêmes conditions, le droit de révocation pure et simple (2).

C'est donc un acte royal de bon plaisir, rédigé sous forme d'instruction, enjoignant aux autorités de reconnaître en cet acte l'expression de la volonté royale, et qui ne diffère pas des chartes de communes concédées par les premiers souverains normands. Il est précédé de considérants, destinés à faire ressortir les avantages pouvant en résulter au point de vue du développement du commerce et de la civilisation, ainsi que ceux qu'on peut attendre de la réglementa-

(1) Texte de la charte.

(2) Charte de la South African Chartered C°, prg. 35, *in fine*.

tion de la vente des alcools dans le territoire concédé par les chefs indigènes, de la suppression de la traite des noirs. Enfin, les mêmes considérants appuient sur la garantie qu'offre aux concessionnaires la souscription de sommes considérables.

§ II. — *Délégations de souveraineté.*

Délégations de souveraineté. — Attributions de gouvernement concédées à la compagnie à charte. — Analogie avec les pouvoirs des magistrates.

Les chartes actuelles ne comportent plus les concessions de monopoles que contenaient presque toutes les anciennes chartes, toutefois elles jouissent de privilèges très étendus, que l'on désigne sous les appellations de droits régaliens, et de délégations de souveraineté.

La souveraineté peut être envisagée de deux façons : la souveraineté interne et la souveraineté externe. La première est l'attribut de l'Etat dans ses relations avec ses sujets, et dans les limites de son territoire ; son étude rentre dans le domaine du droit constitutionnel.

Au contraire, l'étude de la souveraineté externe est du domaine du droit international. Que la souveraineté interne s'exerce d'une façon ou d'une autre, les autres Etats n'ont pas à s'en occuper ; tout Etat a le droit de fixer la forme de son gouvernement et d'y apporter, par la suite, toutes les modifications qu'il lui paraîtra bon d'introduire. Si donc un gouvernement fait dans

l'administration d'une partie de son territoire délégation à un individu, ou à une compagnie, de ses droits souverains, cela ne modifie en rien ses relations avec les Etats voisins, qui se trouvent toujours en présence de l'Etat, quelle que soit la forme du gouvernement, quels que soient les individus aux mains de qui le gouvernement est confié. Nous verrons, dans la suite, si les délégations de souveraineté faites aux compagnies s'étendent à la souveraineté externe. Pour le moment, nous n'avons à nous préoccuper que de la situation qui en résulte au point de vue constitutionnel.

En Angleterre, la souveraineté réside dans le roi et le Parlement ; on peut même dire : dans le Parlement, puisque les auteurs anglais, Dicey entre autres, entendent au point de vue constitutionnel par Parlement : le roi en son Parlement (1).

La souveraineté a été en effet de bonne heure partagée, et les délégations de souveraineté ont été nombreuses ; elles semblent même être dans l'esprit de la nation. Au rebours de ce qui se passa en France où la centralisation progressive du pouvoir n'a pas cessé de ramener la souveraineté entre les mains du gouvernement, qu'il fût roi, empereur, ou république.

(1) Par Parlement, dans le langage d'un jurisconsulte (et bien que le mot ait souvent un sens différent dans la conversation ordinaire), on entend : le roi, la Chambre des lords et la Chambre des communes. Ces trois corps agissant ensemble peuvent être convenablement définis : « Le roi en son Parlement », et constituent le Parlement. (Dicey. *The law of the Constitution*, ch. I, page 37.)

La compagnie à charte a reçu de la Couronne d'Angleterre des attributions de gouvernement que l'on peut ranger sous trois chefs principaux : administration, justice et police. L'Etat qui concède ces pouvoirs, concède à la compagnie le droit de nommer les fonctionnaires qui les exerceront. De même il arrive qu'un souverain, nommant un gouverneur ou un vice-roi, accorde audit gouverneur ou vice-roi le droit de nommer lui-même les fonctionnaires qu'il aura sous ses ordres, et ne conserve de relations qu'avec lui.

L'Etat anglais n'a plus de relations qu'avec la compagnie représentée par le bureau de ses directeurs, et comme le vice-roi ou le gouverneur est révocable, la charte de la compagnie est révocable également.

La compagnie à charte, en prenant possession du pays, doit y établir tout d'abord les officiers chargés de présider aux actes de l'état civil, à la perception de l'impôt, au règlement du travail, particulièrement chez les indigènes, à la vente et répartition des terres. Dans toute agglomération, il faut des tribunaux et une force armée pour faire respecter les arrêts des tribunaux, ainsi que pour assurer la sécurité du territoire. La force armée est particulièrement nécessaire dans un pays neuf, livré aux incursions de peuplades sauvages.

Ce qu'il y a de particulier dans la compagnie à charte, c'est qu'elle est en même temps un organe commercial très intéressé à détenir le pouvoir qu'elle a entre les mains.

Lorsqu'on étudie la situation de la compagnie à charte, on est naturellement porté à rechercher si

elle a des précédents en Angleterre. Or, on peut en relever de fréquents, et l'un des plus curieux et qui peut le plus précisément être comparé à la situation de la compagnie à charte est celui des « *magistrates* » ; de ces réunions de grands propriétaires qui détenaient, au XVIIIe siècle, toute l'administration locale, rendaient la justice et disposaient de la police, tout comme la compagnie exerce ces prérogatives sur toute l'étendue de son territoire. Sans prétendre établir ici une assimilation complète entre ces deux organes, il nous semble du moins qu'il y a entre eux des analogies très nettes, et qu'entre eux la comparaison s'impose. En effet, si à coup sûr la compagnie à charte n'est pas un rétablissement et, pour ainsi dire, une réédition des pouvoirs des *magistrates*, on peut affirmer sans doute, avec quelque raison, que la nature des compagnies à chartes créées de nos jours est inspirée par une tradition constitutionnelle.

Les institutions du passé renaissent, appropriées aux besoins du présent.

§ III. — *Précédents en Angleterre.*

Les *magistrates* en Angleterre. — Attribution aux compagnies coloniales des pouvoirs des *magistrates*.

L'origine des magistrates remonte au XIVe siècle.

En 1360, le roi désigne dans les divers comtés certains personnages formant des collèges de juges avec fonction de maintenir l'ordre dans la circonscription ;

ils sont aussi nommés pour ce fait *Justices of Peace*. Malgré la similitude de nom, toute comparaison avec nos juges de paix serait une grossière erreur. Les *magistrates* sont groupés en collèges, et leurs attributions sont multiples.

Soumis d'abord au contrôle des agents directs de la Couronne, ils s'en affranchissent peu à peu, augmentant leur autorité des attributions de ces derniers qui, comme les sheriffs, autrefois si puissants, sont peu à peu réduits au rôle médiocre de personnages purement décoratifs ; si bien qu'au XVIII^e^ siècle les *magistrates* sont maîtres de toute l'administration de la justice et de la police.

Ils centralisent, en effet, tous les pouvoirs qui chez nous sont répartis entre les préfets, sous-préfets, conseils de préfecture, conseils généraux, conseils d'arrondissement, juges de paix, juges d'instruction, commissaires de police, maires ; c'est par eux que sont nommés tous les fonctionnaires paroissiaux, ils ont la direction de la voirie, répartissent l'impôt et nomment les *constables*.

Leur arrive-t-il de commettre une irrégularité de procédure, une négligence ou une lourde faute, il leur suffit d'exciper de leur bonne foi pour être renvoyés des fins de la plainte : en fait, il n'y a pas de contrôle au-dessus d'eux, pas plus qu'il n'y a de limite à leur pouvoir. Or, ces fonctions qui étaient à la nomination de la Couronne étaient tout naturellement attribuées à la classe des grands propriétaires : la *gentry*, dont les chefs composaient la chambre des lords, et si l'on ajoute que dans la milice les hauts grades n'étaient accessibles qu'avec un cens foncier considé-

rable, on verra que la *gentry* cumulait, au XVIII^e^ siècle, tous les attributs du pouvoir (1).

Si donc, dans le royaume même, la réunion des grands propriétaires d'un comté peut détenir des pouvoirs d'une aussi grande étendue, quoi de plus naturel qu'une réunion d'actionnaires d'une compagnie à la tête de laquelle se trouvent généralement de grands personnages, recevant la concession d'un territoire, reçoive par analogie, sur l'étendue de ce territoire, la concession des mêmes pouvoirs souverains ? il n'y a qu'une différence, c'est que les pays concédés à des compagnies étant généralement peu connus, souvent habités par des sauvages et dépourvus de moyens de communication, les pouvoirs militaires sont plus étendus et deviennent même le droit de faire la guerre avec de petites armées recrutées par la compagnie et commandées par elle.

A l'heure actuelle, les *magistrates* subsistent, mais bien déchus de leur pouvoir dont ils n'ont conservé que les apparences depuis les réformes qui ont commencé en 1892. Mais s'il a paru utile dans le royaume de leur enlever un pouvoir exorbitant sur les sujets de Sa Majesté, la même raison n'existe pas sur le territoire d'une compagnie à charte, peuplé de nègres farouches et dépourvu encore de colons; il faut agir promptement et simplifier, autant que possible, les organes de gouvernement : la compagnie reçoit les privilèges qu'eurent les land-lords du XVIII^e^ siècle, quitte à se les voir

(1) *Le Développement de la Constitution et de la société politique en Angleterre*, par E. Boutmy, troisième partie.

retirer tout naturellement quand le territoire peuplé et devenu colonie paraîtra mûr pour l'administration royale.

§ IV. — *Formes originelles des Compagnies de Colonisation en France et en Angleterre.*

Origine féodale de certaines compagnies françaises de colonisation.

Les délégations de souveraineté faites à la compagnie la mettent dans la situation d'un organe de l'Etat placé sous son contrôle immédiat.

Nous avons vu que les Chartes anglaises sont des concessions gratuites, faites par le bon plaisir du souverain et révocables ; mettant ceux qui les reçoivent dans une situation de parfaite dépendance vis-à-vis de la couronne d'Angleterre et soumettant leurs actes aux approbations des ministres. Dans ces conditions, on aurait tout à fait tort de considérer les chartes des compagnies anglaises comme des survivances des chartes féodales. Toutefois les apparences favorisent l'erreur, et surtout à nos yeux, car il est certain qu'en France les compagnies de colonisation eurent les caractères féodaux.

Le souverain concédait en quelque sorte à fief un terrain situé dans les contrées exotiques. En même temps il concédait par avance tout ce que le vassal pourrait acquérir : le vassal était la compagnie, représentée le plus souvent par son fondateur ou par un de ses principaux associés. Cette opinion, soute-

nue par M. Paul Viollet (1), est des plus vraisemblables. En effet, les compagnies sans doute n'étaient pas directement créées fiefs; mais à l'époque de leur formation le fief était encore souvent la règle, et par conséquent, toute aliénation de souveraineté tendait à prendre la forme de fief: nul n'en était surpris.

De la concession des terrains quels qu'ils fussent, concession faite avec réserve seule du domaine éminent, devait naturellement découler toutes les prérogatives dont jouissaient les posesseurs de fiefs: droits d'administration, de justice, de police et même d'aliénation du territoire. Je n'en veux donner comme exemple que ce qui se passa sous le règne de Louis XIII aux Antilles (2).

En 1626, une charte fut délivrée par Richelieu aux sieurs d'Esnambouc et Rossey sous forme de commission pour aller établir une colonie dans les Antilles d'Amérique. Ceux-ci apportent leur commission à l'association des seigneurs des Iles d'Amérique et fondent avec eux une compagnie. Il n'avait pas été fait de concession de territoires ; le cardinal constatant seulement que lesdits ont découvert et occupé Saint-Christophe, la Barbade et autres îles, leur donne privilège de s'y maintenir. La compagnie ne réussit pas, mais est reconstituée le 12 février 1635 ; le roi concède formellement à perpétuité aux associés et à leurs héritiers la propriété des îles, sauf réserve de foi et hommage à sa personne et le droit pour lui d'y nommer les magistrats supérieurs et le

(1) Paul Viollet, *Précis de l'Histoire du droit français.*
(2) Joseph Chailley-Bert, *Monde économique*, 7 septembre 1892.

gouverneur. Voilà donc un groupe d'îles devenu propriété héréditaire d'une compagnie qui exerce toute la souveraineté, sauf le grand commandement militaire représenté par le gouverneur ; et ceci pour appuyer le droit que le roi accorde en 1642 à la compagnie d'entreprendre autant qu'elle voudra contre les îles occupées par l'ennemi, avec l'engagement de l'assister dans ces entreprises par ses bateaux et munitions.

Le droit souverain de la compagnie était si bien établi et reconnu avec toutes ses conséquences qu'en 1649, ayant fait de mauvaises affaires, sans consulter la Couronne, et agissant comme plein propriétaire, elle vendit ses possessions, La Guadeloupe, Marie-Galante et les Saintes à Boisseret pour 73,000 livres, la Martinique, Sainte-Lucie, Grenade et les Grenadines à Duparquet pour 60,000 livres, et Saint-Christophe, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Sainte-Croix et la Tortue à l'ordre de Malte pour 40,000 livres.

Il faut se hâter d'ajouter que les compagnies créées sous Louis XIV et Louis XV n'eurent pas ces pouvoirs exorbitants, elles furent les dérivés des premières, ayant surtout des monopoles commerciaux auxquels venaient se joindre les privilèges ordinaires d'administration locale.

§ V. — *Tendances comparées en France et en Angleterre.*

Exemples en Angleterre.

Certes, on ne peut méconnaître le mouvement qui s'est produit en France ces dernières années en

faveur du rétablissement des compagnies à charte. Ce mouvement, à l'heure présente, est-il opportun? ne l'est-il pas? Il ne nous appartient pas de l'examiner ici. Observons seulement si, étant donnée notre constitution, la création des compagnies à charte est possible et de quelle manière elle peut être faite.

Il semble à première vue qu'il suffit d'imiter l'Angleterre. Gardons-nous toutefois d'établir, d'après les apparences, des analogies que la réalité détruit forcément.

En Angleterre, nous l'avons vu, la charte est concédée par le souverain sans que le Parlement ait été consulté. Qui en France fera l'octroi? Sera-ce le président de la République ? beaucoup l'ont soutenu (1). Malheureusement pour cette opinion, le président ne détient qu'une fraction de souveraineté ; il n'est pas souverain ; ses attributions sont limitatives et il ne peut déléguer un pouvoir qu'il n'a pas ; il ne pourrait faire cette délégation qu'autorisé par les Chambres (2).

Et maintenant, une compagnie à charte a-t-elle des chances d'être acceptée en France? Cela est bien douteux. Depuis 1789, on évite chez nous les délégations trop étendues, on est plus porté à centraliser qu'à démembrer la souveraineté, et malgré un réel désir de décentralisation qui se fait jour à l'heure actuelle, à cause peut-être de l'excès même de centralisation, il est une raison qui fera toujours hésiter devant une

(1) MM. Rousseau, François Deloncle, *Conseil supérieur des colonies*, mai et juin 1891, *Journal officiel*, novembre 1891.

(2) M. Ferry Isaac Léveillé, *Conseil supérieur des colonies*, mai et juin 1891, *Journal officiel*, novembre 1891.

concession de ce genre, c'est que la charte accordée à une compagnie donne des pouvoirs souverains à un organe commercial.

En Angleterre, cette situation se présente fréquemment, surtout chez les consuls marchands. Institution qui semble donner d'excellents résultats, en ce qu'elle permet à ces fonctionnaires d'acquérir une expérience personnelle des affaires, dont ils ont à rendre compte et sur lesquelles ils sont appelés à éclairer leurs nationaux.

Nous avons vu que, dans le même pays, la fonction de juge de paix est exercée non comme chez nous par un petit fonctionnaire rétribué, mais par les propriétaires du comté; il en est de même dans la Prusse orientale où le seigneur a droit de justice, en échange de la lourde obligation d'entretenir les routes et les écoles.

Les exemples de situations analogues sont très fréquents en Angleterre, mais on en trouverait difficilement un plus curieux que celui qui est rapporté par M. Cazajoux dans la *Réforme sociale* (1). Il cite un colon qui, ayant acquis du gouvernement de l'Inde un territoire étendu dans les forêts du nord et l'ayant défriché, y établit une plantation de thé qu'il augmente d'année en année, construisant à ses frais une ligne ferrée pour s'assurer un débouché. Comme la culture de ses terres avait amené sur place une nombreuse population indigène, le vice-roi n'hésita pas à supprimer le résident qui administrait antérieurement le district et les gardes

(1) 1er décembre 1895.

forestiers placés sous ses ordres, pour confier ses prérogatives d'administration et de justice au colon concessionnaire, y trouvant un double profit par l'économie d'un traitement et la perception d'impôts recueillis sur le territoire de la concession.

Voilà, n'est-il pas vrai? un exemple caractéristique et qui fait bien comprendre la différence fondamentale qui exista de tout temps, et qui aujourd'hui encore persiste plus que jamais entre le régime gouvernemental de la France et celui de l'Angleterre.

§ VI. — *Modifications apportées dans la constitution de la compagnie depuis le mémorandum de M. Chamberlain.*

Réformes dans la constitution de la Chartered. — Mémorandum de M. Chamberlain, secrétaire d'Etat au *Colonial office*. — Cause du maintien de la charte.

Il ne fallut pas longtemps à la compagnie à charte pour jouir de l'intégrité de ses privilèges, et même les dépasser. C'est en effet lorsqu'on est mis subitement en possession du pouvoir qu'on est bientôt enclin à en abuser.

Que l'abus ait été commis par la compagnie, de son propre mouvement, ou suggéré par le gouvernement anglais, c'est ce que nous examinerons plus loin ; toujours est-il qu'après la malheureuse expédition de Jameson et les graves complications internationales qui en furent la conséquence, un changement important devenait nécessaire dans l'administration de la Chartered. Il était d'ailleurs imposé en quelque

sorte par l'opinion, et le gouvernement de la Reine n'hésita pas à entrer dans la voie des réformes, usant de son droit qui était formellement énoncé dans la charte.

Les motifs et les conditions de ce changement ont été longuement exposés dans une correspondance entre Frederick Graham, sous-secrétaire d'État au *Colonial office*, et Herbert Canning, secrétaire de la *British South Africa Company* (1).

Une première lettre du sous-secrétaire d'Etat (14 mai 1897) demande un exposé des réformes que la compagnie compte faire dans son administration. La réponse de Herbert Canning (16 juin 1897) rappelle que sir R. Martin a été nommé commandant en chef des forces de police du Bechuanaland, des territoires de la Chartered, et inspecteur des volontaires, et qu'il reçut, à la date du 25 avril 1896, des instructions à ce sujet de M. Chamberlain; le secrétaire de la Chartered dit que les directeurs ne souhaitent aucune modification à cet état de choses ; il ajoute que la compagnie a perfectionné son administration, la rapprochant le plus possible de celle d'une colonie de la Couronne, et qu'elle prépare un budget qui sera soumis à M. Chamberlain, en application de l'article 17 de la charte.

En résumé, l'opinion des directeurs sur le développement progressif des institutions en Rhodesia serait que toute législation et question financière fût sous le contrôle de l'administration, comme dans une

(1) *Director's report and accounts of the British South Africa Company*, 1896-1897, pages 32 et suiv.

colonie de la Couronne, mais sous la direction suprême du bureau des directeurs ; que le conseil fût augmenté de membres non officiels, et qu'enfin plus tard l'établissement d'un gouvernement responsable fût pris en considération.

En réponse à cet exposé, le sous-secrétaire d'Etat envoie au secrétaire de la compagnie communication d'un mémorandum de M. Chamberlain, établissant un projet d'administration nouvelle pour la Chartered, et le priant de le soumettre au bureau de ses directeurs.

Ce mémorandum, daté du 13 janvier 1898 (1), fut adressé en même temps au haut commissaire de Sa Majesté en Afrique du Sud, sir Alfred Milner, et au gouverneur du Natal. Il comprend 36 paragraphes et est divisé en deux chapitres : l'un ayant trait à l'administration locale et ne s'occupant provisoirement que de la Rhodesia du sud, et l'autre ayant trait au bureau des directeurs.

En voici le résumé :

1° L'administration est mise aux mains d'un administrateur nommé et payé par la compagnie, mais dont la nomination et la solde sont soumis à l'approbation du secrétaire d'Etat, et qui peut être révoqué par lui, ou par la compagnie, avec son approbation. Il est assisté par un conseil, composé d'un juge de la haute cour et de trois autres membres nommés par la compagnie, avec approbation du secrétaire d'Etat, et révocables par la compagnie (prg. 8).

(1) *Director's report and accounts*, 1896-1897, page 36.

2° L'administrateur, assisté de son conseil, peut faire des règlements qui sont soumis à l'approbation du haut commissaire et au désaveu du secrétaire d'Etat ou de la compagnie, dans l'espace d'une année ; il ne peut cependant établir des impôts (prg. 9).

3° Le haut commissaire est maintenu dans ses pouvoirs, il a un plein contrôle sur l'administration locale (prg. 10 et 13.)

4° Le juge de la haute cour est payé par la compagnie et peut être révoqué par le secrétaire d'Etat. La nomination des juges ordinaires doit être approuvée par le haut commissaire, avec confirmation du secrétaire d'Etat. Le haut commissaire peut les suspendre et le secrétaire d'Etat les révoquer (prg. 14).

5° La compagnie est maintenue dans son droit de faire des ordonnances approuvées par le secrétaire d'Etat (prg. 11).

6° Les nominations de commissaires, pour les affaires indigènes, devront être approuvées par le haut commissaire (prg. 17).

7° L'adjonction, faite par la compagnie, de deux membres électifs pour le Matabeleland et de deux pour le Mashonaland, dans le conseil d'administration, est approuvée (prg. 24).

8° Pour ce qui est de l'administration des finances, il ne sera pas fait de modifications, mais un contrôle plus actif sera exercé (prg. 18).

9° Le droit de rendre des ordonnances et de fixer les impôts sera enlevé au bureau des directeurs, pour être donné à l'administrateur dans son conseil, et, dans des cas exceptionnels, au haut commissaire ;

celui-ci devra en tous cas leur donner confirmation. Elles peuvent être rapportées, par le secrétaire d'Etat, dans le délai d'une année (prg. 21).

10° Le haut commissaire sera représenté par un officier impérial, qualifié de commissaire résident, nommé et payé par la Couronne ; il siégera au conseil d'administration, avec voix consultative seulement, et droit de demander à l'administration des explications sur quelque sujet que ce soit, dont il pourra référer au haut commissaire, qui agira en conséquence (prg. 22) (1).

11° Le commandant des forces de police est nommé et payé par la Couronne ; il est invité à prendre avis de l'administrateur et de ses subordonnés ; mais, en cas de dissentiment, il en référera au commissaire résident et n'entreprendra aucune opération militaire sans l'avis de ce dernier (prg. 16 et 23).

12° Le bureau des directeurs sera créé sur le modèle de ce qui s'était fait dans l'*India act* de 1784, pour le contrôle des affaires de la Compagnie des Indes orientales.

Dans cet acte, la Couronne était autorisée à constituer un bureau de contrôle composé d'un secrétaire d'Etat, du chancelier de l'échiquier et d'autres conseillers privés, au nombre de quatre au maximum. Ce bureau était investi de pouvoirs très étendus lui

(1) A rapprocher de l'article 18 de la charte de la Compagnie portugaise du Mozambique, constituée par acte du 8 mars 1888 : « Le gouvernement nommera un commissaire royal auprès de la « compagnie, qui assistera à toutes les séances des conseils « d'administration et de contrôle, où il aura voix consultative et « prendra part à tous les actes d'administration. » (Texte publié par le *Times*, 2 février 1891.)

donnant pratiquement le contrôle sur toutes les transactions de l'assemblée des directeurs (prg. 30) ; il avait un plein contrôle sur toutes affaires civiles, militaires, de finance ; accès dans toutes les archives et les comptes de la compagnie, et donnait aux directeurs des instructions, ou des ordres, que ceux-ci devaient suivre ou exécuter entièrement (prg. 31).

13° Etablir un semblable contrôle ne tendrait à rien moins qu'à créer un nouveau ministère, et, donnant la haute direction des finances de la compagnie à ce bureau, rendrait l'Etat responsable des deniers de celle-ci ; aussi l'intention est-elle seulement de renforcer le pouvoir du secrétaire d'Etat (prg. 33).

14° En conséquence, le bureau des directeurs aurait à communiquer à celui-ci, dans les huit jours, tous règlements, ordonnances, etc., ayant trait à l'administration et sur lesquels le secrétaire d'Etat pourrait exercer un droit de veto (prg. 34).

15° Il aurait également le droit de révoquer tel directeur ou officier de la compagnie, qu'il lui plairait (prg. 35).

16° En même temps la constitution du bureau des directeurs serait changée, par la suppression des directeurs à vie (article 29 de la charte), ne laissant subsister que des directeurs élus par les actionnaires (prg. 36).

Après la mise en exécution de ces dispositions, il ne restera de compagnie à charte que son nom ; en fait, ce n'est plus elle qui gouverne, et rien ne se fait que par le ministère des officiers de la Couronne. La Rhodesia s'achemine ainsi vers le but que prévoyaient bien ses directeurs, mais qu'ils croyaient sans doute

plus éloigné : l'annexion pure et simple à la Couronne.

On est tenté alors de se demander pourquoi subsiste l'appellation de charte ? Parce que si le gouvernement prend en main l'administration, il ne se soucie aucunement de se charger des finances de la compagnie, et nous verrons plus loin qu'elles ne sont présentement rien moins que prospères.

En fait, la situation actuelle a réalisé la séparation de l'opération commerciale et du gouvernement.

C'est d'ailleurs, semble-t-il, le sort réservé aux autres compagnies à charte anglaises, et notamment à la Compagnie royale du Niger, dont le directeur, M. Taubmann Goldie, disait, en août 1897, qu'elle devrait abandonner son rôle commercial pour se contenter de gouverner et administrer les territoires (1).

Sans doute, ces déclarations sont fort habiles, car elles tendent à délivrer la Compagnie du Niger d'une situation financière qui est mauvaise. — Et c'est justement le contraire qui se produit pour la Compagnie de l'Afrique du Sud.

Quoi qu'il en soit, le même phénomène arrive dans un cas et dans l'autre : c'est la séparation de l'élément gouvernemental et de l'élément commercial.

(1) *Bulletin du comité de l'Afrique française*, août 1897.

CHAPITRE II

LA CHARTERED AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

§ I. — *La Chartered, organe de l'Etat.*

Pavillon. — La Chartered n'est pas un Etat mi-souverain. — Elle a les relations de l'Etat créateur. — Raisons de l'indépendance laissée par l'Etat à la Compagnie. — Justification des forces de police.

La situation constitutionnelle de la compagnie à charte en fait un organe de gouvernement ; elle ne peut être autre chose au point de vue international. Quelque activité que la compagnie puisse développer parmi toutes les nations, et quelques relations qu'elle puisse entretenir avec les Etats étrangers, il n'y a jamais en face de ceux-ci que l'Etat créateur de la compagnie.

Il manque, en effet, aux compagnies à charte, pour être personnes internationales, la souveraineté externe, et quoique l'Etat soit représenté par un organe d'un genre particulier, le caractère anglais demeure intact ; ce caractère est d'ailleurs formellement exprimé dans l'article 6 de la charte :

Article 6 : « La compagnie sera et demeurera « toujours anglaise par son caractère et son domi- « cile ; elle aura son principal bureau en Angleterre

« et son principal représentant en Afrique du Sud. « Les directeurs seront toujours nés sujets anglais, « ou naturalisés tels par un acte du Parlement de « notre Royaume-Uni ; mais le présent article ne « disqualifie aucune personne nommée directeur par « notre présente charte, ou telle personne dont la « nomination comme directeur aura été approuvée « par notre secrétaire d'Etat (1). » Le caractère anglais est bien formulé, et les signes extérieurs sont là pour le confirmer. Par l'article 19, la compagnie est autorisée à arborer sur ses édifices et bateaux un pavillon particulier, mais joint aux couleurs britanniques et approuvé par les lords de l'Amirauté (2). Le pavillon n'est un signe de souveraineté que lorsqu'il est arboré seul ; en effet, tout armateur a son pavillon, ainsi que toute compagnie maritime ; l'Etat indépendant du Congo a un pavillon, mais étant indépendant il l'arbore seul.

Les relations de la compagnie avec une puissance étrangère quelconque sont réglées par l'article 8, qui est à citer en entier:

« Si jamais notre secrétaire d'Etat ne partageait « pas les façons de voir de la compagnie dans ses « relations avec les puissances étrangères, ou les « jugeait critiquables et adressait à la compagnie des « suggestions fondées sur ses vues personnelles et « ses objections, la compagnie devrait les accepter « comme règle de ses actions (3). »

(1) Charte de la South African Chartered C°, art. 6. — Charte de la Royal Niger C°, art. 3.

(2) Charte de la Royal Niger C°, art. 11.

(3) Charte de la Royal Niger C°, art. 5.

Cette situation nettement définie écarte tout système qui présenterait la compagnie comme un Etat mi-souverain : Etat protégé, par exemple.

La condition de l'existence des États protégés et leur marque caractéristique sont l'abandon à l'Etat protecteur de la direction de leurs relations extérieures. On ne peut en aucune façon faire entrer la Chartered dans cette catégorie. Pour être « protégée », il eût fallu que la Chartered ait eu antérieurement un pouvoir propre dont elle eût fait abanbon à l'Angleterre.

La Chartered n'est pas non plus un Etat vassal comme la Tripolitaine ou l'Egypte ; nous avons vu dans le chapitre précédent qu'elle n'a ni une origine, ni une organisation féodales.

M. John Westlake, dans son traité de droit international (1), traitant cette situation de la compagnie vis-à-vis de la métropole, dit qu'elle se trouve dans les mêmes conditions que le comte de Derby en tant que souverain de l'île de Man. Il est certain que les comtes de Derby détenaient le pouvoir complet sur l'île qui était un petit royaume, mais ils avaient là un pouvoir plus étendu que la Chartered, un pouvoir féodal qui ne pouvait cesser que par un acte de leur propre mouvement : c'est ainsi qu'il prit fin par une vente que le duc d'Athole, héritier des comtes de Derby, fit de la souveraineté au roi d'Angleterre (2).

(1) John Westlake, *Etude sur les principes de droit international.*

(2) Au XVIII[e] siècle, il céda son droit de souveraineté pour 50.000 fr. ; en 1825 la propriété de l'île fut achetée par la Couronne pour la somme de 10 millions.

La charte, n'ayant pas de souveraineté, ne pourrait donc concéder, vendre cette souveraineté.

Les relations de la compagnie sont les relations de l'Etat créateur ; elle oblige celui-ci à assumer la responsabilité des actes de sa création. C'est un organe au même titre que le département des affaires étrangères, ou le commandant de forces qui agit au nom de l'Etat (1), aussi a-t-on pu la nommer un sous-cabinet de Downing-street (2).

Alors même que dans la charte il ne serait pas spécifié que les directeurs seront anglais, la compagnie serait toujours un organe de l'Etat anglais, puisque celui-ci l'a créée ; et d'ailleurs, quand la compagnie acquiert un territoire, elle le fait pour le compte de la Couronne d'Angleterre. Si une attaque est dirigée contre la compagnie, la Couronne est en droit de considérer l'offense comme s'adressant à son territoire et à ses sujets, et peut en demander réparation ; l'article 8 est d'ailleurs formel pour la Compagnie de l'Afrique du Sud, et réciproquement, tout dommage causé par la compagnie peut être imputé au gouvernement britannique.

Enfin, toute hostilité entre la compagnie et un Etat voisin, ou une compagnie d'un Etat voisin, doit logiquement être considérée comme engagée entre les deux puissances qui ont créé les compagnies.

Cependant, la compagnie jouit d'une incontestable part d'indépendance : elle est plus libre dans ses mouvements qu'un gouverneur, ou un agent consu-

(1) *Etude sur les principes du droit international*, par John Westlake, chap. x.

(2) Rev. John Mackenzie, *Contemporary review*, mars 1897.

laire; à quel besoin répond-elle vis-à-vis des nations voisines? Pourquoi le gouvernement anglais n'agit-il pas directement? C'est qu'il est pratique pour lui de pouvoir se retrancher derrière la compagnie dans certaines entreprises hasardeuses où il peut être dangereux de s'engager ouvertement. Il fait agir la compagnie et l'appuie fortement si elle réussit; si elle échoue, il en est quitte pour la désavouer ou tout au moins la charger de toute la responsabilité aux yeux du public (1).

L'emploi de la compagnie a aussi cet avantage qu'elle agit en silence et vite, sans qu'il soit besoin de consulter la représentation nationale, puis et surtout, sans grever le budget, car la compagnie a ses finances, et l'on compte même que, déboursant de sa caisse, elle en sera économe et n'entreprendra rien à la légère. Tout cela n'empêche pas l'action gouvernementale qui s'exerce en dessous par suggestion du secrétaire d'Etat. C'est ainsi que la Chartered a conquis rapidement par ses propres moyens tout le terrain qu'elle pouvait prendre aux chefs nègres. La campagne contre Lobengula fut menée, par le docteur Jameson, d'une façon remarquable et qui étonna même M. Chamberlain; un corps expéditionnaire de la Compagnie du Cap n'aurait certainement pas agi avec autant de rapidité et autant de décision. Ce qui fait, en effet, la force singulière des agents de la compagnie, c'est qu'ils ont un caractère d'aventuriers très net. Ils ont des aventuriers la vigueur et l'élan.

(1) *Revue française de l'étranger et des colonies*, 15 janvier 1892. — *Les grandes compagnies de colonisation*, par A. Nogues.

Il faut bien reconnaître toutefois que si la Couronne trouve des avantages incontestables à avoir une compagnie à charte, ce ne peuvent être que des avantages concernant la politique intérieure. L'existence des compagnies à charte ne saurait influer beaucoup sur la politique extérieure de l'Etat, car le droit international, malgré toutes les subtilités d'interprétations possibles, n'admet pas qu'en cas de conflit l'Etat se retranche derrière la responsabilité propre d'une compagnie qu'il a créée et qui, aux yeux des autres Etats, apparaît comme son mandataire.

Des auteurs anglais ont soutenu que le gouvernement se dessaisissait du droit de tracer la politique à suivre, laissant ce soin à la compagnie, quitte à endosser la responsabilité (1). Ceci nous paraît bien discutable : il ne semble pas que le gouvernement ait jamais cessé de diriger les agents de la Chartered ; la suite des faits montrera ce qu'il faut penser de cette prétendue abdication.

La situation internationale de la compagnie ne saurait être changée par ce fait que l'Etat créateur lui a fait des délégations de souveraineté. En effet, ce sont des délégations de souveraineté interne, non de souveraineté externe, et qui n'ont d'effet qu'au point de vue constitutionnel. Elles règlent les rapports des administrés de la compagnie avec celle-ci, mais ne peuvent en rien changer la situation vis-à-vis des Etats voisins qui n'ont jamais à faire qu'à l'An-

(1) *Contemporary review*, mars 1897. — *The Chartered company in South Africa*, par le Reverend John Mackenzie.

gleterre. Toutefois, il découle de la concession de ces droits souverains un privilège qui peut devenir un danger international : c'est le privilège d'entretenir une force de police.

En donnant à la compagnie les pouvoirs administratifs et judiciaires, la Couronne a dû logiquement lui mettre entre les mains le moyen de les rendre efficaces, l'instrument d'application ; elle l'a fait en leur accordant une police. Son utilité est indéniable et on la justifie facilement ; elle a pour objet de seconder les magistrats en mettant à exécution leurs arrêts ; c'est un prolongement naturel du pouvoir judiciaire, c'est le bras qui exécute. M. Leroy-Beaulieu dit que ces pouvoirs sont semblables à ceux de même nature que l'on n'hésite pas à reconnaître aux chefs de caravane, capitaines marchands, et même gardes particuliers. Toutefois, si l'utilité de cette gendarmerie est indéniable, elle doit rester proportionnée aux besoins du pays et ne pas prendre les proportions d'une armée ; mais vraiment, il est fort difficile d'indiquer quelles limites ne peut dépasser la police pour ne pas devenir une armée. En fait, cela est impossible.

Dans un pays neuf et peuplé de nègres dangereux, les forces de police ne pouvaient manquer de prendre avec les circonstances des proportions variables ; aussi furent-elles augmentées avec les besoins du moment, quitte à en licencier une partie plus tard. La qualification de gendarmerie n'est pas très exacte. Théoriquement, on devrait donner cette qualification à l'organisation policière de la Chartered. Pratiquement, la façon dont cette police est composée, les actes

mêmes qu'elle accomplit prouvent qu'elle est plus qu'une gendarmerie.

Son principal objet a été la lutte contre les Matabelès, lutte longue et sanglante, dont un des premiers grands pas fut la défaite de Lobengula et la prise de Bulowayo ; elle remplissait ainsi le but qui lui est tracé par la compagnie dans son rapport pour les années 1889-1892 :

« Protéger les pionniers et les colons contre les « attaques des naturels, maintenir les communica- « tions et l'ordre. »

Ces rapports de la compagnie nous donnent les chiffres de sa composition pour chaque année et un sommaire de ses opérations.

§ II. — *Historique des forces de police de la compagnie.*

Composition. Officiers de l'armée active anglaise. Mercenaires. — Attributions.

Les forces de police de la compagnie furent d'abord une toute petite troupe de 250 hommes destinée à éclairer le pays pour tracer la voie aux colons, et les mettre à l'abri des incursions des guerriers Matabelès dont le roi Lobengula désolait la contrée, faisant des razzias de paisibles Mashonas qu'il enlevait avec leurs troupeaux.

La compagnie avait obtenu des concessions minières très étendues de Lobengula, mais celui-ci était à surveiller de près ; aussi, lorsque des rumeurs de révoltes se répandirent au début de 1890, se hâta-t-elle de doubler son effectif, le portant à 500 hommes,

sous le commandement du colonel Pennefather du 6e dragons, avec le capitaine sir John Willhoughby du royal horse guards comme second. La troupe fut inspectée par le major général lord Methuen ; elle devait se créer des bases d'opération, aussi poussa-t-elle au nord jusqu'aux sources de la rivière Mazoë (1) pour y construire le fort Salisbury ; puis échelonnés vers le sud, les forts Charter et Victoria.

En 1891, répondant à une augmentation de population, le contingent est augmenté jusqu'à 650 hommes ; à la fin de 1892, le calme étant revenu, la compagnie licencie ses troupes, ne gardant que 40 hommes blancs et 15 naturels.

Cependant, Lobengula, tout en respectant les blancs, ne croyait pas avoir aliéné le droit de faire des raids sur les Mashonas, et en 1893, dans le district de Victoria, une troupe de Matabelès tue 400 nègres au service d'Européens, détruit les maisons, emmène les bestiaux et menace les blancs. Les colons demandent à la compagnie des armes et des chevaux pour attaquer Lobengula et en finir avec son repaire de Bulowayo.

Rhodes et le Dr Jameson déploient la plus grande activité, lèvent à la hâte des recrues, dont 300 au Transvaal, et malgré la saison avancée entrent aussitôt en campagne.

A la fin de 1893, 670 hommes et un petit contingent indigène commandé par le major Patrick William Forbes, appuyé de 3 canons Maxim's, repoussent deux

(1) Affluent du Zambèze ; se jette dans ce fleuve à environ 25 milles en aval de Tete. Cf. la carte.

fois les hordes noires et s'empare de Bulowayo.

Lobengula est emmené par les survivants de son armée vers le Zambèze ; ce fut dans cette retraite que le major Wilson, voulant absolument enlever le roi, trouva la mort avec 32 hommes.

Lobengula mourut à 4 milles du Zambèze.

Après cette vigoureuse campagne, les forces de police de la Chartered furent licenciées. Elles occasionnaient de très considérables dépenses, et l'administration de la compagnie crut pouvoir les remplacer par une police indigène ; à cet effet elle arma 150 hommes de couleur.

Ce court exposé suffit pour faire connaître les variations d'effectif de la Chartered. Ce n'est d'abord qu'une gendarmerie devenue petite armée pour combattre Lobengula. En effet, à part l'augmentation de nombre, il entre de nouveaux éléments dans sa composition.

Le commandement est donné à des officiers de l'armée active anglaise, qui ne cessent pas pour cela de demeurer au service de Sa Majesté (1). De plus, Cecil Rhodes fait une levée de 300 hommes dans le Transvaal. Cette levée d'une troupe mercenaire n'avait pu se faire qu'avec le consentement, tout au moins tacite, du gouvernement boër ; celui-ci était, il est vrai, intéressé à la destruction des Matabelès, de

(1) Un fait tout récent confirme cette situation : Le colonel Rhodes (frère de Cecil Rhodes), qui avait été mis en non-activité pour sa participation au raid de Jameson, vient, après avoir suivi comme correspondant d'un grand journal de Londres l'expédition du Sirdar au Soudan, et assisté à la bataille d'Omdourman, de rentrer en Angleterre et d'être remis en possession de son grade et pourvu d'un commandement.

sorte qu'il y a là entre les uns et les autres une coopération pour le salut commun.

Les Matabelès vaincus, la troupe est licenciée et les Boërs rentrent chez eux ; il ne reste qu'une police indigène dont le rapport de 1895 nous indique, avec l'effectif qui est de 150 hommes, les attributions qui sont :

« D'assister les commissaires dans la perception « du *hut tax*,

« D'arrêter les déserteurs,

« De marquer les bestiaux,

« De découvrir les bestiaux cachés,

« De servir de témoins dans les affaires avec les « indigènes et, en général, de faire la police des af- « faires indigènes. »

Si les directeurs de la Chartered s'en étaient tenus là, il n'y aurait vraiment pas eu d'objection à faire ; et si l'œuvre de la police en Rhodesia s'était arrêtée à ce moment, elle n'eût mérité que des éloges. Malheureusement, il est bien tentant, lorsqu'on a en mains une force militaire, de s'en servir pour imposer ce que l'on ne peut obtenir par persuasion. Deux fois, nous allons le voir, la compagnie fit un usage exagéré de sa force ; la première fois, elle fut désavouée par son gouvernement, la seconde fois, enhardie par le manque de sanction, peut-être même poussée en sous-main, elle dépassa toute mesure.

§ III. — *Affaire de Tete et raid de Jameson.*

Affaire de Tete. — Rhodes désavoué. — Raid de Jameson. — Responsabilités. — Préparation du raid. — Opinion de Krüger. — Démission de Rhodes. — Enquêtes. — Attitude de M. Chamberlain.

En 1894, les agents de la compagnie, poussant la construction de leur ligne télégraphique vers le nord, s'apprêtaient à la prolonger à travers les territoires portugais du Haut-Zambèze. Les autorités portugaises protestant, les Anglais opposent le traité anglo-portugais de 1891, aux termes duquel les H. P. C. se sont réciproquement autorisé à faire passer leurs lignes télégraphiques sur leurs territoires respectifs. Les autorités portugaises n'acceptant pas cette interprétation, faite par la compagnie à son profit, les Anglais, pour vaincre leur résistance, firent avancer jusqu'à Tete une chaloupe canonnière et appuyèrent leur prétention à coups de canon (1).

Le gouvernement portugais, devant un pareil usage de la force sur son territoire, ne s'en prit pas à la compagnie à charte, mais bien directement à Londres. L'Angleterre reconnut que Rhodes avait dépassé ses pouvoirs. En fait, c'était spécifier par ce désavœu qu'elle n'avait jamais entendu lui donner ce pouvoir ; en droit, la question se pose de savoir jusqu'à quel point un Etat peut déléguer à une compagnie formée par lui, les droits qu'il s'est réservés

(1) *Revue générale du Droit international public*, 1894, page 290.

par traité pour lui-même. Ces associations ne sont pas personnes internationales distinctes, elles ne peuvent par conséquent avoir d'autre situation juridique que celle de l'Etat sous l'égide duquel elles se sont constituées, et qui demeure, en dernière analyse, chargé des responsabilités qu'elles peuvent encourir (1). S'il s'agit de savoir si, dans le cas de droits conventionnels comme ci-dessus, les H. P. C. ont entendu se les accorder inaliénables, on peut dire que de semblables délégations ne sauraient se présumer.

Malheureusement pour la Chartered, elle ne sut pas s'amender et désavouée une première fois, elle eut l'imprudence de commettre un second délit de droit international infiniment plus grave; et, en vérité, lorsqu'on considère la première désapprobation du gouvernement anglais pour l'affaire de Tete, il est certainement très difficile de croire que, la seconde fois, la compagnie a pu agir sans l'autorisation tacite du gouvernement.

Le 26 décembre 1895, ordre est donné au contingent de police du Bechuanaland réuni à Mafeking d'entrer en campagne.

Dans la nuit du 29 au 30, les troupes passent la frontière et pénètrent sur le territoire de la République Sud-Africaine à Malmani, où elles sont rejointes par Jameson à la tête des forces de la compagnie ; leur jonction portait la petite armée à sept cents hommes environ, commandés par des officiers de

(1) Hefter, *Le Droit international de l'Europe*, édition Geffken, page 44.

l'armée anglaise, et onze pièces de canon. Après quelques escarmouches avec les Boërs réunis à la hâte, ils sont arrêtés par le commandant Cronjé à la ferme de Waterval, à trois milles de Krügersdorp, et se rendent avec armes et bagages, sans conditions. Ces dates sont empruntées au carnet de campagne du médecin-major qui accompagnait les forces de police du Bechuanaland (1) ; à la fin de son récit, le docteur ajoute mélancoliquement : « Nous n'étions rien moins « que des pirates, et méritions joliment d'être tous « pendus. » L'aveu est bon à enregistrer, car peu de gens en Angleterre eurent le courage de s'exprimer avec une pareille franchise.

Tant que les forces de police avaient agi sur le territoire de la compagnie ou sur un territoire non occupé, dirigeant leur action contre des tribus sauvages, il appartenait à la métropole seule de juger ces actes ; mais l'envahissement du territoire d'un Etat voisin en pleine paix, et sans la moindre provocation de la part de cet Etat, constitue, au point de vue du droit international, une violation flagrante de territoire.

Nous avons exposé les faits, reste à établir la responsabilité. Bien des opinions ont été émises sur ce point ; les uns ont rendu responsable la compagnie, l'assemblée de ses directeurs, d'autres n'y ont vu que l'œuvre de Rhodes, certains même, pour l'innocenter, se sont rejetés sur Jameson ; plus nombreux sont ceux qui ont vu l'action de l'Angleterre, et de ce

(1) Il est désigné sous le pseudonyme de Dr Hatheway dans : *White man's Africa*, par Poultney Bigelow, chap. 1er.

nombre ont été les principaux intéressés : le président Krüger et ses conseillers.

La compagnie, nous l'avons toujours dit, nous appuyant pour cela sur les textes de sa constitution, ne peut organiser que des forces de police pour le maintien de l'ordre à l'intérieur ; l'article 10 est formel. Or, ces forces sont, vers la fin de décembre 1895, réunies sans bruit dans l'extrême sud du Bechuanaland. Alors, on fait courir le bruit qu'il se prépare une expédition contre une tribu rebelle de Matabelès ; puis subitement, la petite armée envahit le Transvaal, se dirigeant à marches forcées sur Johannesburg.

Il est impossible d'imaginer, comme on a voulu le prétendre, que le docteur Jameson agissant sans ordres avait simplement cédé à un mouvement d'humanité pour aller secourir les réformistes de Johannesburg ; mais alors ce mouvement humanitaire était préparé de longue main, car il avait fallu du temps pour amener ainsi toutes les forces du pays à la frontière du Transvaal, et dans cette hypothèse il est bien invraisemblable de dire que Cecil Rhodes a pu demeurer complètement étranger à l'entreprise. On ne se figure que malaisément un directeur de compagnie dont les officiers peuvent partir en guerre sans qu'il le sache (1).

Le président Krüger ne s'y méprit point d'ailleurs ; il traita Jameson et ses hommes avec une générosité qui fit une énorme impression en Europe, et se con-

(1) *Contemporary review*, mars 1897. *The Chartered company in South Africa*, par le Reverend John Mackenzie.

tenta de les remettre aux mains du gouvernement anglais, se reposant sur lui du soin de les juger. « Pourquoi, disait Krüger, frapper le serpent à la « queue, au lieu de lui couper la tête? » et s'adressant aux prisonniers : « Si un chien veut me mordre, je « ne cherche pas à le punir, mais bien celui qui l'a « excité contre moi (1). »

Sur la demande, faite par le gouvernement boër, de poursuites contre Rhodes, celui-ci donna sa démission, que la compagnie à charte finit par accepter, sachant bien que ce n'était là qu'une question de mots. Le 30 juin, M. Chamberlain annonça aux Communes que les administrateurs de la Chartered ayant jugé que Rhodes et Beith devaient démissionner, il s'était rangé à leur avis.

Le 19 juillet, sur la proposition de M. Merriman, le parlement du Cap ouvrit une enquête sur la préparation en terrain britannique de l'incursion Jameson ; la conclusion fut que Rhodes avait eu pleinement connaissance du transport des munitions de guerre, et que les administrateurs de la compagnie avaient prêté un concours actif à l'opération ; la Chartered fournissant tous les fonds, avec aquiescement de son bureau de Londres, le montant en était couvert par un chèque signé de Rhodes (2).

Cependant, le président Krüger insistait auprès de M. Chamberlain pour qu'une enquête fût ouverte ; celui-ci proposa une commission aux Communes, le

(1) *White man's Africa*, par Poultney Bigelow, chap. I, page 37.

(2) *Bulletin du comité de l'Afrique française*, août et septembre 1896. Responsabilité de C. Rhodes et de la Chartered dans le raid de Jameson.

31 juillet, et le 11 août elle fut ratifiée sur la motion de sir W. Harcourt.

La commission d'enquête se réunit à Londres ; on sait qu'elle aboutit au jugement de Jameson et de ses officiers, et à leur légère condamnation. Mais ce qui est à retenir dans le jeu de la commission, c'est que M. Chamberlain y siégeait. Il était prudent, tout en donnant satisfaction à l'opinion européenne, d'arrêter la justice si elle était tentée d'entrer sur un terrain gênant pour la politique, il était de la plus haute importance de mettre la charte à part, hors des attaques ; on pouvait sacrifier les hommes, non l'institution. L'organe est bon et commode, il a rendu des services, et on en attend bien d'autres de lui. M. Chamberlain arrêtait les indiscrétions, empêchait le scandale, et malgré les attaques de M. Labouchère, qui censurait la compagnie avec des violences de langage incroyables, la compagnie fut maintenue (1).

D'ailleurs, on reconnait parfaitement ici le caractère essentiellement et universellement utilitaire de la politique anglaise ; on a tout lieu de croire que si l'opposition arrivait au pouvoir en Angleterre, elle maintiendrait aussi, et sans aucun scrupule, la compagnie à charte.

Gladstone, au pouvoir, fut très ardent à garder l'Egypte qu'il conseillait, d'abord, au parti conservateur d'abandonner.

Quelle que soit l'initiative à laquelle on attribue le

(1) *La Quinzaine coloniale*, 10 avril 1897 : M. Chamberlain et l'enquête anglaise sur la Chartered.

raid, sa portée internationale demeure la même. Et, en définitive, c'est toujours le gouvernement anglais qui en a la responsabilité et qui en subit les conséquences. A vrai dire, il n'essaya guère de se dérober, mais il fut assez heureux de pouvoir en partie se retrancher derrière la compagnie.

Et maintenant, pour bien comprendre quel fut l'instigateur premier de l'incursion, il faut remonter à la cause ; elle me semble avoir été indiquée avec une grande clairvoyance par M. Seymour Fort dans un article du *Nineteenth century,* en date de juin 1896. Pour lui, ce fut le va-tout joué par Cecil Rhodes dans une partie fort compromise engagée entre lui et le président Krüger.

§ IV. — *Vraie cause du Raid. — Fédération.*

Imperial Federation League. — United Empire League. — Plan de Rhodes. — Résistance de Krüger et intervention allemande. — Situation après le raid. — Conséquences pour la Compagnie.

Les colonies anglaises comprennent des races et des climats infiniment variés. De cette variété, résulte, comme on l'a fort bien montré (1), l'absence d'un organe de gouvernement commun et une complexité extrême dans l'administration des diverses possessions de l'Angleterre. Blancs de l'Australie et du Canada, populations mêlées du Cap ou du Natal, Asiatiques de toutes sortes, noirs plus ou moins ci-

(1) Pierre Leroy-Beaulieu, *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes.*

vilisés des Antilles, nègres tout à fait primitifs de l'Afrique, etc., les Anglais ont compris qu'un même régime de gouvernement ne pouvait convenir à tous ces peuples si dissemblables.

Les colonies anglaises sont donc placées sous des régimes fort différents ; les unes, colonies de la Couronne, sont administrées directement, d'autres ont des parlements arrivant même à ne se rattacher à la métropole que par la présence d'un gouverneur et de forces militaires ; la colonie du Cap est sous ce régime. Or, ces colonies, Cap, Canada, Australie, pour ne citer que les principales, sont si près de l'indépendance, qu'un des plus grands soucis des hommes prévoyants en Angleterre est de trouver le moyen de retarder cette séparation que tous sont unanimes à considérer comme inévitable. Parmi ces moyens, le plus intéressant est le système de la fédération.

L'idée n'est pas d'hier, et en 1872 (1) lord Beaconsfield s'exprimait ainsi à ce sujet :

« Evidemment, nos colonies ne peuvent s'adminis-
« trer qu'avec le *self government*, mais à mon avis,
« quand on le leur a concédé, on n'aurait dû le con-
« céder que comme faisant partie d'une grande poli-
« tique de consolidation impériale. Il aurait dû
« être accompagné de l'institution, dans la métropole,
« de quelque conseil représentatif qui aurait mis la
« colonie en rapports constants avec le gouverne-
« ment métropolitain. »

(1) 24 juin, Discours au Cristal palace de Londres, cité par Chailey-Bert : L'Angleterre et ses colonies, projet de fédération impériale, *Monde économique*, 18 mars 1893.

Depuis lord Beaconsfield, la cause de la fédération des colonies a fait de grands progrès, et elle est actuellement organisée puissamment en Angleterre, sous le nom de l'*Imperial Federation League,* qui fut remplacé en 1894 par celui de *British Empire League.* Cette ligue, qui compte de très nombreux adhérents, est guidée par des intérêts politiques et de sécurité nationale. Les colonies, de leur côté, se préoccupent surtout des intérêts matériels, elles veulent bien une fédération, mais commerciale, laissant de côté les intérêts militaires ; aussi, pour contrebalancer cette tendance de la métropole, ont-elles fondé l'*United Empire trade League* qui tend plutôt à la constitution d'une sorte de Zollverein britannique (1). Ce mouvement général fédératif se combine avec la fédération des groupes de colonies qui en seraient les unités, au nombre desquelles les diverses possessions anglaises de l'Afrique du Sud, régies à l'heure actuelle par des régimes différents.

Le rêve de Rhodes, dont le génie est de voir grand, trop grand souvent, serait précisément de fédérer l'Afrique du Sud en une grande unité, et il est permis de croire que de ce côté les choses finiront ainsi ; lorsque le territoire de la Chartered sera plus peuplé, il ne tardera pas à s'unir par un lien quelconque au Cap et au Natal.

Malheureusement, à côté de ces éléments homogènes, se dresse l'écueil que rencontre en Afrique du

(1) *Monde économique*, 18 mars 1893. L'Angleterre et ses colonies. Projet de fédération impériale, par J. Chailley-Bert.

Sud toute politique d'expansion, de progrès, les républiques du Transvaal et d'Orange.

Toutes les tentatives furent faites de ce côté, mais elles se heurtèrent à l'inertie rancunière des Boërs. Nous avons vu dans l'introduction de ce travail combien les rapports ont toujours été tendus entre eux et les Anglais, ajoutant à l'antagonisme de race, le souvenir de mauvais procédés. Il était naturel que le président Krüger prît en défiance les propositions de son dangereux voisin : il sentait, non sans raison, que ce serait se mettre pour toujours au second plan et s'acheminer vers l'absorption.

Le terrain était donc admirablement préparé de ce côté pour l'entrée en scène d'un nouvel intéressé, l'Allemagne.

Depuis 1890, l'importation allemande s'est développée d'une façon considérable au Transvaal, abaissant, en 1895, celle de l'Angleterre au chiffre infime de 12 0/0 seulement (1). Il va de soi que l'Allemagne, qui cherche partout des débouchés, pressait fort le président Krüger de conclure un arrangement, et Rhodes, dans sa dernière entrevue avec lui, en octobre 1894, avait pu constater son attitude franchement antibritannique.

La partie était donc perdue, rien ne pouvait être obtenu par la persuasion, et cependant il fallait à tout prix écarter l'Allemagne ; la fédération rêvée et l'hégémonie de l'Afrique du Sud étaient à ce prix. Il ne restait que le moyen violent, il fut vite décidé.

(1) G. Seymour Fort : The true motive and reason of Dr Jameson's raid, *Nineteenth Century*, juin 1896.

On sait quelle fut l'issue du raid. Un désastre plus grand encore au point de vue moral qu'au point de vue matériel, le pavillon britannique subissait un second échec, une humiliante réédition de Majuba-Hill.

En vain essaya-t-on de rejeter sur Jameson toute la responsabilité et de lui attribuer l'initiative totale de l'entreprise. Ces affirmations furent accueillies avec un scepticisme universel. Alors on essaya d'invoquer je ne sais quel protectorat anglais sur le Transvaal. Le prétexte était mal choisi, et l'excuse était des moins heureuses. En effet, eût-on prouvé, et comment l'aurait-on prouvé? le droit de suzeraineté de l'Angleterre sur le Transvaal, ce n'était certes pas ce droit qui pouvait justifier une agression à main armée sans avis préalable. En somme, les Anglais ont complètement échoué du côté du Transvaal. On se souvient encore de la façon dont l'Europe accueillit la nouvelle de ces événements sud-africains. Son opinion générale fut énergiquement traduite par le télégramme de l'empereur d'Allemagne. Le résultat de cette invasion fut l'accroissement de l'importance du Transvaal et la consolidation de son indépendance.

La première conséquence du raid fut la suppression du droit d'armer une police; celle-ci fut conservée, mais à la solde de la métropole, et placée sous les ordres d'officiers nommés par elle. La situation internationale ne peut plus présenter aucune équivoque, à l'heure actuelle, de ce côté.

Par ailleurs, nous avons vu que les modifications proposées par M. Chamberlain ne laissent subsister

dans l'administration que le nom de la Chartered: elle est de plus en plus sous la direction du *Colonial office*, jusqu'au jour où, arrivée à un plus grand développement économique, elle pourra être dotée à son tour du gouvernement représentatif. Epoque peut-être plus rapprochée qu'il ne paraît, en tous cas vivement désirée par les Rhodésiens, dont la tendance à s'émanciper est telle que Rhodes, dans un banquet, parlant de la Couronne en tant que contrôle, a été jusqu'à dire : « Il n'y a pas d'objection à faire à son « existence, si elle reconnaît ses devoirs envers les « colonies ; autrement celles-ci pourraient se tourner « ailleurs (1). »

Rhodes le disait comme premier ministre du Cap, interprétant peut-être un peu durement l'opinion de la majorité des colonies qui, à l'heure actuelle, sont sur un pied presque d'égalité avec la métropole ; et si ces paroles ne s'appliquent pas directement à la Rhodesia, elles s'appliquent à l'Afrique du Sud tout entière, dont le rêve de fédération en un grand empire n'est pas abandonné par celui que ses compatriotes se plaisent à appeler le Napoléon du Cap.

(1) *Saturday review*, 13 janvier 1894. The reasonableness of Cecil Rhodes.

CHAPITRE III

LA CHARTERED AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE.

§ I. — *Situation de la Chartered à ses débuts.*

But des fondateurs de la compagnie à charte. — Excellentes conditions de la compagnie à charte à son début. — Elasticité des procédés d'administration par une compagnie à charte. — Comparaison avec le Bechuanaland. — Dangers de la grande liberté accordée à la Chartered.

Si l'on jette les yeux sur la carte de l'Afrique du Sud, en voyant l'immense étendue de terrains occupés par la compagnie à charte depuis le Bechuanaland jusqu'au lac Tanganyika, 750.000 milles carrés, environ cinq fois au moins la superficie de l'Angleterre, on peut se demander quel est le but économique que visent les Anglais par une aussi énorme occupation. Le but premier fut assurément la spéculation.

A la vue des grandes richesses minières du Transvaal, il vint naturellement à l'idée des colons anglais du Cap que ces territoires limitrophes devaient eux aussi contenir des mines d'or ; à cette perspective s'ajoutait l'espoir de faire du pays une vaste contrée d'élevage, en même temps qu'une position stratégique de première importance, tant pour arrêter toute extension

boër vers le nord que pour gagner la région des Lacs et réaliser le grand projet de Rhodes : la réunion du Cap au Caire par une bande immense de territoires britanniques.

Comme il advient toujours lorsqu'on fait des rêves à ce point démesurés, les réalités dans cette circonstance sont restées en deçà des espérances.

L'or s'est rarement rencontré en Rhodesia, et la jonction territoriale avec l'Egypte est devenue impossible pour le moment ; mais il a été créé un territoire britannique colossal et d'une extrême importance économique.

L'œuvre économique de la Chartered a été grande, rapide surtout. Quels en ont été les résultats ? Eussent-ils été plus rapidement acquis sous le gouvernement direct de la Couronne ? La Couronne a-t-elle pu ainsi réaliser de sérieuses économies ? Et les résultats obtenus ont-ils été compromis par la faute de la compagnie elle-même ? C'est ce que nous allons examiner.

La concession d'une charte est essentiellement une affaire commerciale ; le gouvernement de la Reine en concédant celle de l'Afrique du Sud pensait se débarrasser sur M. Rhodes du soin de faire les dépenses premières d'installation et de conquête, et se préparer ainsi une colonie sans bourse délier.

Pour une entreprise commerciale, la compagnie ne pouvait débuter sous de meilleurs auspices ; ses directeurs étaient presque tous au premier rang des notoriétés commerciales ou sociales ; la compagnie avait à sa tête en Cecil Rhodes un *manager* excep-

tionnellement compétent et qui avait conquis à un degré inusité la confiance de toute la communauté sud-africaine et la faveur, pour ne pas dire plus, de l'Empire tout entier.

Il pouvait au début obtenir tout ce qu'il voulait de la Chambre des communes.

En outre, non seulement la compagnie était pourvue d'un capital très suffisant, mais en même temps les fortunes de ses directeurs étaient pour son avenir une exceptionnelle garantie. Enfin, la compagnie était si intimement unie aux forces dirigeantes de l'Etat qu'il semblait certain que jamais elle ne pourrait entreprendre quoi que ce soit qui ne dût être immédiatement accepté par le gouvernement et sanctionné par l'opinion.

Le pays gouverné par une compagnie a cet avantage que ses méthodes d'administration ne sont pas aussi rigides que celles de Downing street. Une compagnie peut assister à l'amélioration d'un système, Downing street doit nécessairement en imposer un tout fait (1).

Le gouvernement anglais se montra favorable à ce système, parce qu'il y voyait un instrument de première mise en valeur bien supérieur à sa direction propre, aussi n'a-t-il pas hésité à céder à la compagnie le Nyassaland (2) et la Zambézie qui, malgré l'énergie du consul Johnson, ne prospérait pas. Ces deux territoires annexés à ceux de la compagnie participent de son développement économique, et

(1) *The Nineteenth Century*, septembre 1895. — *New British Markets*, par F. D. Lugard.

(2) Janvier 1895.

reviendront avec eux à la Couronne en pleine productivité.

Mais il ne faut pas oublier cette considération, tellement naturelle qu'il est à peine nécessaire de la rappeler, c'est qu'on est toujours plus porté à ménager ses propres capitaux que les capitaux de l'Etat. En effet, retirant de l'entreprise un profit exactement proportionnel aux développements qu'ils auront eux-mêmes donnés à l'entreprise, les directeurs sont beaucoup plus enclins que des fonctionnaires à la faire prospérer, et prospérer rapidement. Les fonctionnaires, par penchant irrésistible, cèdent à la routine, dont les conséquences économiques sont des plus fâcheuses, mais qui du moins ne les expose pas à être blâmés pour avoir voulu montrer trop d'indépendance, et qui, en tous cas, ne diminue pas leur traitement : ce qui à leurs yeux importe surtout.

D'ailleurs, rien ne fait mieux toucher les faits du doigt que les exemples, et ils se présentent sur place en Afrique du Sud.

Ainsi le Bechuanaland, province de l'empire, limitrophe de la Rhodesia, fut acquis par le gouvernement britannique, en 1884, pour s'ouvrir une voie vers le nord ; pendant dix ans il fut administré par des agents anglais, puis englobé dans la colonie du Cap. Or, pendant ces dix années, rien n'a été fait pour améliorer ses moyens de communication, lui donner des débouchés ; si bien que lorsque Rhodes commença son réseau de chemins de fer, il dut prendre comme point de départ Kimberley et traverser tout le Bechuanaland pour gagner ses territoires ; il en est de même pour le télégraphe, le voisinage de la

Rhodesia, et le fait d'être le trait d'union entre elle et le Cap a plus fait cent fois pour le Bechuanaland, en quelques années, que l'incolore administration de ses gouverneurs (1). Ce n'est pas que cette liberté d'allure et ce progrès à tout prix ne présentent de grands dangers, parmi lesquels les rapports avec les naturels. Il y a deux écueils qu'il est bien difficile d'éviter dans les rapports coloniaux avec les nègres : la destruction complète ou l'asservissement.

La Chartered ne sut éviter ni l'un ni l'autre de ces deux maux, et il fallait s'y attendre de la nation que sir Charles Dilke a caractérisée du nom d'*extirpating race*.

§ II. — *Le travail des indigènes.*

Condition des indigènes, leur spoliation et asservissement par la compagnie. — Causes de la dernière révolte. — Le travail forcé. — Conditions dans lesquelles le travail peut être imposé aux indigènes.

Les Matabelès, nation féroce et conquérante, tyrannisaient les paisibles Mashonas, premiers habitants du sol ; la Chartered détruisit les premiers, ou du moins leur infligea des défaites qui abattirent pour toujours leur puissance ; mais leurs victimes mashonas ne furent pas libérées pour cela ; il fallait des travailleurs, les bras manquaient, il était facile de prendre les noirs : c'est ce que l'on fit ; et de gré ou

(1) *Review of Reviews*, 15 juin 1896. — Analyse d'un article de la *National Review* : South Africa and the Chartered C°, par A. Forster.

de force les Mashonas durent travailler pour la compagnie. En tous cas, celle-ci ayant vaincu Lobengula, n'eut pas de peine, aux yeux des indigènes, à se substituer à lui dans ses droits sur le territoire, et son pouvoir absolu sur ses sujets ; d'où elle arriva bien vite à conclure que ni les indunas (classe supérieure), ni le peuple n'ont de droits que ce que la compagnie veut bien leur accorder ; et — la conséquence suivante est encore plus grave — le roi ayant un domaine éminent sur tous les biens de ses sujets, non seulement tous les bestiaux du roi, mais ceux de tous ses sujets, deviennent la propriété de la compagnie qui les met sous la garde des indunas, les réduisant au rôle de simples maholés (gens de la basse classe) pour le compte des blancs. A la première demande un exprès arrive de Bulowayo, réquisitionne des bestiaux ou les prend de vive force à l'induna, et les emmène pour la consommation de la compagnie.

Tous les bestiaux du pays sont marqués, même ceux des indigènes, et cette vexation s'ajoute à celle, plus grave, qui consiste à cantonner ceux-ci de force dans deux régions du Matabeléland, connues de longue date comme insalubres (1).

Les organes de publicité de la compagnie lui attribuèrent de grands éloges pour ce qu'elle avait su enrôler les énergiques guerriers matabelès dans sa police ; en effet, 600 et 700 furent équipés et armés ; or, loin d'avoir à s'en vanter, la compagnie eut à s'en

(1) *Contemporary Review*, mars 1897 : The Chartered Company in South Africa, par le Reverend John Mackenzie.

repentir amèrement ; car Jameson parti avec les troupes blanches, les Matabelès se trouvèrent tout naturellement indiqués comme chefs de la dernière révolte.

Cette dernière révolte n'a pas les mêmes causes que les révoltes précédentes. Celles-ci avaient pour motif la nécessité de se défendre contre l'envahisseur.

Lobengula et ses régiments noirs combattaient *pro aris et focis* ; battus, décimés et dispersés, ses guerriers se seraient peut-être résignés à leur mauvaise fortune ; mais la compagnie semble avoir fait tout ce qu'il était possible pour provoquer un soulèvement de leur part.

Nous les avons vus, parqués dans un territoire malsain, dépouillés de leurs bestiaux ; il y eut plus, il fallait à la compagnie des bras pour exécuter les énormes travaux entrepris par elle ; les noirs sont peu disposés au travail, et l'abolition de l'esclavage étant annoncée solennellement, ils nourrissaient le naïf espoir de vivre en paix. Malheureusement, comme l'a dit Rhodes, avec une franchise dont on doit lui savoir gré : « La philanthropie est une des bases du « caractère des Anglais, quand il n'y a en jeu ni « pounds, ni shilings, ni pence (1). »

Or, en cette occurrence, la question d'argent était la question principale. La compagnie, en effet, est une entreprise commerciale, et là où un gouverneur,

(1) Dans un banquet à Salisbury.— *Contemporary Review*, mars 1897 : *The Chartered Company in South Africa*, par le Reverend John Mackenzie.

un résident à traitement fixe peut se montrer conciliant, une compagnie ne peut avoir d'autre objectif, d'autre ambition que d'obtenir le plus de bénéfices possible avec le moins de frais.

Les indunas durent fournir des travailleurs, et comme ceux-ci résistaient, le conseil des directeurs de Londres décréta l'établissement du travail forcé ; c'était pousser les noirs à bout : « Notre patrie, « disaient les Matabelès, est perdue, perdu notre « bétail, la nation est dispersée, les moyens de vivre « nous sont enlevés, nos femmes nous abandonnent, « les hommes blancs en usent à leur guise, nous « sommes les esclaves des blancs, sans droits, sans « lois, sans aucune propriété (1). »

Il est facile, dans une charte et de nombreux rapports, de proclamer l'abolition de l'esclavage ; mais si à côté d'aussi nobles exposés de principe on rétablit le travail forcé, il faudrait que les nègres fussent bien subtils et bien accommodants pour trouver entre les deux situations quelque différence.

On pouvait, à Londres, donner aux actes de la compagnie un nom ou bien un autre, mais en Rhodesia les indigènes ne s'y trompèrent pas ; aussi se soulevèrent-ils à la première occasion, et ce qui condamne le plus la dureté des administrateurs de la Chartered, c'est que la population mashona, autrefois tyrannisée par les Matabelès, n'hésita pas à faire cause commune avec ses oppresseurs de la veille.

(1) Dans un banquet à Salisbury. — *Contemporary Review*, mars 1897 : *The Chartered Company in South Africa*, par le Reverend John Mackenzie.

Il faut se garder des exagérations où l'on tombe assez facilement lorsqu'on traite ces questions ; c'est une des raisons d'être de la colonisation, de donner aux peuples sauvages les bienfaits de la civilisation et de les arracher à leurs pratiques barbares et souvent criminelles. On peut même aller dans ce sens jusqu'à dire avec Rhodes que l'on ne peut permettre à aucun pays de l'Afrique du Sud de rester à l'état sauvage, car il n'est pas douteux que d'eux-mêmes les indigènes ne rechercheraient pas les avantages des peuples civilisés. Mais les noirs sont naturellement éloignés de tout travail, et leur main-d'œuvre est nécessaire dans les colonies ; s'ils n'étaient forcés au travail, aucun ou presque aucun ne se présenterait dans les mines ou sur les chantiers. Cependant, il faut garder quelque mesure, et si l'on en est réduit à rendre le travail obligatoire, il faut le faire avec ménagement, et par ailleurs, ne pas exaspérer les indigènes en les spoliant. Le procédé en Afrique du Sud est d'autant plus révoltant, qu'il est entouré de belles protestations humanitaires, qu'on peut lire même dans le paragraphe 4 du préambule de la charte :

« Considérant... que les pétitionnaires sont con-
« vaincus, que si les dites concessions, accords,
« donations et traités peuvent être mis à exécution,
« la condition des naturels habitant les dits territoires
« sera matériellement améliorée et leur civilisation
« avancée ; et une organisation sera établie, qui
« tendra à la suppression de l'esclavage dans les dits
« territoires. »

Ces tranquilles exposés de principes ne suffisent

d'ailleurs pas aux apologistes à outrance de M. Rhodes qui semble se ménager les éloges dithyrambiques de certains organes anglais ; la *Review of Reviews* (1) n'a pas craint d'affirmer que : « Son objectif est « d'étendre à travers le monde les grands prin- « cipes de paix, de justice et de liberté, pour la « défense desquels la race anglaise peut être con- « sidérée comme le porte-étendard du Tout-Puis- « sant. »

Les utilitaires à tout prix diront qu'il faut avant tout avancer rapidement, et que si l'instrument résiste, il faut le contraindre, puisque les résultats consolent des moyens employés ; mais l'humanité prescrit plus de ménagements, sans, pour cela, tomber dans les excès égalitaires de la France aux Antilles.

§ III. — *Situation financière.*

Capital de la Compagnie. — Dispositions spéciales à la « Société « de la bourse commune de Nantes ». — Division administrative de la Rhodesia.

Pour s'éclairer avec fruit sur la situation économique d'une compagnie coloniale, il est nécessaire d'examiner sa situation financière.

Le pays dans lequel venait opérer la Chartered était absolument neuf, et tout y était à créer ; aussi dut-elle faire d'abord une énorme mise de fonds, puis,

(1) *Cecil Rhodes of Africa*, février 1896, page 117.

lorsque les revenus commencèrent à lui arriver, ils furent vite engloutis, excédés par les dépenses immenses qu'occasionnèrent surtout les coûteuses expéditions contre les Matabelès.

La compagnie fut fondée avec un capital de £ 1.000.000 en actions de £ 1, à l'heure actuelle ; il s'élève à £ 2.500.000 (1), réparti sur environ 30.000 actionnaires, dont 10.000 étrangers, français pour la plupart.

Or, elle a toujours été en déficit et ne paie pas encore de dividende. Elle a cependant des revenus importants, qui consistent en droits de séjour, de commerce, d'exploitation minière, certificats de propriété, postes et télégraphes, on y ajoute la *hut tax* de 10 sh. par case d'indigène (2). L'or sur lequel on comptait, surtout au début, s'est trouvé si rare et en de si maigres filons, qu'il n'est d'aucun rapport.

Cette situation d'une compagnie arrivant dans un pays neuf et obligée à payer de suite des dividendes, avant d'avoir un sou de revenu, est des plus dures quoique justifiable. Cependant, un curieux exemple d'un remède possible à cette situation, et fort instructif, quoiqu'un peu vieux, nous est fourni par la compagnie commerciale française fondée au XVII^e^ siècle

(1) Sur cette somme £ 200.000 ont été émises au pair et £ 500.000 avec une prime de £ 2,10 sh. par action. En outre, la compagnie a pris l'engagement de payer les revenus des obligations de la Bechuanaland railway C^o^. Cette charge porte sur son capital d'environ £ 200.000 d'obligations.

(2) *Revue française de l'étranger et des colonies*, 15 janvier 1892 : Les grandes compagnies de colonisation, par A. Nogues.

à Madagascar sur l'initiative du maréchal de la Meilleraye, gouverneur de Nantes, en 1646, sous le nom de « Société de la bourse commune de Nantes » (1). Son organisation avait ceci de caractéristique, que le dividende ne devait être constaté que quatre ans seulement après l'établissement, et à partir de cette époque la moitié seulement des bénéfices était répartie entre les actionnaires, l'autre moitié augmentant le capital. Assurément, le revenu des actionnaires était tronqué, mais n'était-ce pas plus honnête que de leur promettre beaucoup plus, quitte à ne leur rien donner du tout ?...

Quoi qu'il en soit, le tableau suivant donnera une idée des charges et revenus de la compagnie dans les premières années.

Depuis sa fondation (29 octobre 1889), jusqu'au 31 mars 1895,						
la compagnie a dépensé	£	1087	151	16	sh	10 d.
encaissé	£	217	298	11		9
Elle est donc, à cette date en déficit de. . . .	£	869	853	5		1

Voici, à titre de document, le tableau détaillé des dépenses pour les quatre premières années :

(1) *Journal des économistes*, 15 avril 1890 : Une compagnie commerciale française de Madagascar au XVII^e^ siècle.

			£	sh.	d.
1890.	**Dépenses.**	Matériel, armes, munitions. . .	104 802	10	
		Missions, concessions.	69 383	3	11
		Construction de routes et télégraphes.	147 135	19	
		Forces de police.	186 760	8	3
		Administration.	29 387	15	3
		Total. . . .	537 469	16	5
	Recettes.	. . . . .	3 960	15	10
1891.	**Dépenses.**	Forces de police et renforts. . .	138 898	10	11
		Construction de télégraphes. .	36 152	10	2
		Routes.	3 502	14	3
		Explorations.	1 160	18	11
		Plantations de Lammerdale. .	3 859	10	6
		Service télégraphique.	2 137	15	1
		Administration.	35 190	1	5
		Total. . . .	220 902	1	3
	Recettes.	. . . . .	15 812	»	8
1892.	**Dépenses.**	Travail des concessions. . . .	4 989	9	5
		Administration.	25 687	1	11
		Postes et télégraphes.	8 524	14	»
		Volontaires.	1 481	15	11
		Dépenses de voyages.	999	8	10
		Routes.	7 248	12	8
		Construction de télégraphes. .	392	7	3
		Plantations de Lammerdale. .	1 617	14	10
		Rations données gratis. . . .	6 670	3	1
		Police militaire.	7 390	10	6
		Administration centrale africaine.	12 970	2	4
		Prolongement des chemins de fer du Nord.	1 233	12	8
		Chemin de fer de Beira. . . .	1 000	»	»
		Total. . . .	80 205	13	6
	Recettes.	. . . . .	34 153	7	7
1893.	**Dépenses.**	Travail des concessions. . . .	47 818	15	2
		Guerre.	113 788	2	11
		Dépenses d'administration. . .	40 671	10	4
		Postes et télégraphes.	16 955	14	4
		Police.	14 448	15	2
		Hôpitaux.	1 313	18	7
		Dépenses de voyages.	649	18	6
		Routes.	1 500	»	»
		Construction de télégraphes. .	1 088	5	5
		Rations données gratis. . . .	1 973	11	»
		Donations.	600	5	9
		Transport de marchandises. . .	4 170	17	7
		Divers.	2 955	»	6
		Total. . . .	247 934	15	3
	Recettes.	. . . . .	44 489	6	5(1)

(1) *The Fortnightly Review*, juin 1896 : The Work of the Chartered Company, par E. Dicey.

Ce sont d'importants déficits ; toutefois, si la compagnie n'a pas encore enrichi ses actionnaires, elle n'a pas gaspillé leurs capitaux. En effet, les progrès économiques de la Rhodesia ont été d'une rapidité à étonner les hommes d'Etat anglais.

A l'heure actuelle, le territoire est divisé en districts à la tête desquels se trouve un commissaire ; les principaux districts sont : Salisbury, Bulowayo, Kaiser Wilhem, Lo Mogundi, Manica, Umfuli, Victoria, Tuli et Umtali. L'ancien Kraal de Lobengula, Bulowayo, siège de l'administration centrale, a une population de 8.000 blancs et cinq ans d'existence ; de beaux faubourgs, un hôpital, trois succursales de banques, trois hôtels, un club, avec champ de courses et terrains pour le foot ball, le polo, le cricket (1). Salisbury, résidence habituelle de M. Rhodes, et future tête de ligne du système ferré de la Rhodesia, a déjà une population de 600 blancs, un hôpital, une succursale de banque. Umtali, Gwelo, sont dans le même cas. Toutes ces petites villes sont en plein développement.

Malheureusement, indépendamment des fièvres qui sont fréquentes et engendrent à tous les points de vue, sans oublier le point de vue économique, des résultats extrêmement fâcheux, le pays a eu à subir des crises de toute nature qui ont considérablement entravé sa production. Avant le dernier soulèvement des Matabelès, la peste bovine avait détruit une grande partie des troupeaux, les chevaux mêmes

(1) *Contemporary Review*, octobre 1897 : The Prospect of Rhodesia, par F. Catesby Holland.

furent atteints. On voit combien ces maux devaient être funestes. Mais à eux se joignit le mal, plus terrible encore, de la guerre qui contribua particulièrement à arrêter le développement du pays.

§ IV. — *Pénétration dans le centre africain. — Le transcontinental.*

L'occupation égyptienne. — Le canal de Suez. — Du Caire au Cap. — La ligne télégraphique. — Fachoda et la ligne du Congo à Djibouti. — Condition économique actuelle du centre africain. — Avenir du centre africain.

La situation présente en Rhodesia, nous venons de le voir, n'est pas encore florissante au point de vue financier; faut-il en conclure que, puisqu'elle est une opération commerciale, l'entreprise n'a pas donné ce qu'on attendait d'elle ; qu'elle est mauvaise, trop étendue et trop rapidement conduite ? Et faut-il soutenir avec M. Labouchère qu'il est inutile de multiplier les acquisitions de territoires et qu'il est infiniment préférable et beaucoup plus nécessaire de les organiser à l'intérieur, pour les exploiter profitablement (1) ?

Ce serait prononcer un jugement à courte vue. Une entreprise coloniale de l'importance de la Rhodesia n'est pas appelée à donner des bénéfices immédiats ; c'est une œuvre à longue échéance, mais une œuvre sûre, et les Anglais qui ont placé leurs capitaux dans

(1) Discours de M. Labouchère à Chelsea, analysé dans le *Temps*, 25 novembre 1898.

les mains de M. Cecil Rhodes n'attendent en aucune façon des bénéfices immédiats.

C'est qu'en effet l'extension rapide des possessions anglaises dans le sud africain se rattache à un ensemble, à un grand dessein colonial qu'il importe d'étudier en entier pour apprécier quel est le but des établissements fondés par Rhodes, le rôle qu'ils doivent jouer dans la politique anglaise, et pour prévoir, par conséquent, leur avenir.

Si l'on excepte le territoire de la Compagnie du Niger et quelques comptoirs, l'Angleterre a établi toutes ses colonies africaines à l'est et au sud du continent africain. Nous avons vu comment, suivant la tendance générale de la politique coloniale européenne, elle n'a pas cessé d'y travailler à l'extension de la Grande-Bretagne ; l'énorme extension du territoire de l'Afrique du Sud est la conséquence de cette volonté. Mais pour expliquer la tendance perpétuelle de cette extension vers le nord, il faut remonter jusqu'aux événements qui amenèrent l'occupation anglaise de l'Egypte.

En 1882, une lourde faute de la diplomatie française livra l'Egypte à l'Angleterre ; faute dont les conséquences ne devaient pas tarder à se manifester, et s'aggravent tous les jours. A cause de cette faute, notre ancien protectorat d'Orient subit le plus grave échec dans les Etats du sultan, et, conséquence plus éloignée, la France qui jusque-là avait occupé en Afrique une situation prépondérante, y a vu depuis cette époque grandir la puissance de l'Angleterre. Les colonies anglaises n'égalent pas encore en étendue territoriale les colonies françaises, mais les

colonies anglaises sont, dans bien des cas, plus salubres, peuplées de colons, bien organisées ; les plus anciennes colonies sont en pleine production, et les nouvelles prospèrent rapidement.

Le percement du canal de Suez avait été considéré dès le principe, en Angleterre, comme un grave danger pour les possessions de l'Inde, dont la route serait fatalement à la discrétion de la puissance qui dominerait le canal. Le danger était plus grand encore si cette puissance était la France ; aussi la diplomatie anglaise mit-elle toutes les entraves possibles à la réalisation du grand projet de Ferdinand de Lesseps. Toutefois, le canal fut percé : il ne pouvait manquer de l'être ; depuis ce moment, tous les efforts des Anglais tendirent à prendre possession, sinon du canal, au moins de ses entrées. Le jour où l'occasion se présenta d'occuper l'Egypte, l'Angleterre la saisit avec empressement ; malheureusement elle fut aidée au delà de tout ce qu'elle pouvait espérer par la plus lourde faute, la plus coupable négligence de notre politique étrangère depuis 1870. Dorénavant, l'Angleterre, malgré toutes les conventions internationales et la neutralisation du canal, en aurait en cas de guerre la possession effective : elle s'en contentera facilement. D'autre part, grâce à ses établissements de Périm et d'Aden, l'Angleterre fera de la mer Rouge, le jour où il lui plaira, un lac anglais.

Maîtres de l'Egypte, les Anglais, tout en affirmant leur intention de l'évacuer prochainement, n'ont pas cessé de s'y établir plus solidement ; et il faudrait leur supposer une naïveté que ne justifient guère les précédents pour ajouter foi aux promesses désinté-

ressées qu'ils multiplient. Tout au contraire, ils formèrent aussitôt le projet d'occuper tout le bassin du Nil, et, au nom de l'Egypte, toutes les provinces qui peuvent être rangées dans ses anciennes dépendances; leurs efforts persévérants dans ce but viennent de recevoir leur couronnement dans la prise de Khartoum et la destruction de l'empire derviche. Toutefois, si l'Angleterre mit tant de persévérance à récupérer toutes les anciennes provinces égyptiennes, c'est qu'à leur possession s'attache celle de la route du sud. Or, si le chemin est long du Caire au Cap, il n'y a pas là un obstacle capable de faire reculer d'aussi hardis colonisateurs que les Anglais ; en effet, dans le tracé de cette voie, ils auraient l'immense avantage d'éviter la zone infertile du nord qui s'arrête à l'ouest de l'Egypte, n'ayant plus à traverser que celle du sud, bien moins étendue.

Relier ainsi l'Egypte à la Rhodesia et au Cap serait établir une énorme bande de territoires où se rencontrent, sous tous les climats, toutes les productions africaines, dont la réunion deviendrait une source inépuisable de richesses. Il est aisé de se rendre compte par ce qui a été fait en Rhodesia de ce qu'on est en droit d'attendre, à plus forte raison, de la région du Haut-Nil et des Lacs ; aussi, bien que n'ayant pu entièrement réaliser le plan au point de vue des acquisitions de territoire, arrêtés qu'ils sont par la colonie allemande de l'Est-Africain et l'Etat libre du Congo, il n'est pas douteux qu'ils ne fassent un jour la ligne projetée. Sans doute, les Anglais seront peut-être contraints de laisser construire par les Allemands ou les Belges le tronçon situé entre le sud

du lac Tanganyika et l'Ouganda. Peut-être même sur ces terrains le chemin serait-il construit par une compagnie anglaise? Qui sait même si l'Angleterre ne parviendra pas à obtenir de l'une des puissances la bande de territoire qu'elle convoite? Elle pourrait l'obtenir au moyen d'un échange. Assurément, ce n'est là qu'une hypothèse, mais il faut bien reconnaître que de nombreux précédents autorisent une semblable conjecture.

Sans attendre la solution de ce côté, les Anglais, en gens pratiques et qui ont une longue route à parcourir, se sont mis sans retard à l'œuvre et la ligne s'allonge du sud au nord jusqu'à Bulowayo et du nord au sud jusqu'à Wadi-Halfa. Nous verrons, en étudiant les chemins de fer de la Rhodesia, la rapidité d'exécution dont ont fait preuve les compagnies anglaises ; la ligne du sud, construite dans les mêmes conditions, aura en peu d'années atteint son but, et il n'est pas douteux qu'à l'heure où la route au nord vient d'être si brillamment ouverte par la bataille d'Omdourman, des ingénieurs anglais ne tarderont guère à pousser la pénétration vers le sud égyptien.

Rien ne montre mieux jusqu'à quel point l'idée de cette ligne est arrêtée dans l'idée du gouvernement anglais, que les récentes difficultés diplomatiques soulevées lors de l'occupation de Fachoda par le commandant Marchand et qui faillirent à un moment amener une rupture entre l'Angleterre et la France. Il faut ici marquer un deuxième et plus pénible échec de la politique coloniale française : conséquence directe du premier.

L'occupation de Fachoda par le commandant Marchand n'était pas en effet un acte isolé, la prise de possession d'un simple poste avancé de la colonisation française; c'était l'indispensable jalon d'une voie de pénétration non moins importante que la ligne transcontinentale anglaise, traversant l'Afrique de l'ouest à l'est, passant par l'Oubanghi, la région des rivières et le Nil pour aller rejoindre les côtes de la mer Rouge, les établissements français et Djibouti ; mettant le Congo en communication avec l'Egypte et l'Abyssinie, et permettant de mettre en valeur les immenses richesses naturelles du bassin du grand fleuve. La route fut tracée avec des difficultés sans nom par la mission française, qui arriva à travers le territoire inoccupé du Bahr et Gazal jusqu'à Fachoda, forçant l'admiration des Anglais eux-mêmes.

Malheureusement, la ligne française dont cette admirable exploration devait poser les jalons croisait à ce point même le parcours futur du transcontinental anglais ; Marchand et Kitchener y arrivent à quelques jours de distance. Ce fut la rencontre de deux politiques rivales, on le comprit bien en Angleterre, et sir M. Hicks-Beach, chancelier de l'Echiquier, pouvait dire avec raison, peu après : « L'argument « qui a amené les Français à évacuer Fachoda est « que le grand projet de relier Alexandrie au Cap « n'est pas un rêve, le peuple anglais y travaillera « avec les coloniaux, et cette idée se réalisera pour « le bénéfice du monde (1). » Fachoda était bien in-

(1) Discours de Sir Michaël Hicks Beach, chancelier de l'Échiquier à Edimbourg, cité dans le *Temps*, 25 novembre 1898.

dispensable à la ligne, l'une des deux puissances devait céder la place à l'autre. Celle qui triompha dans la circonstance fut celle qui par de lointains et de persévérants calculs politiques, avait admirablement préparé et commencé d'exécuter son projet de pénétration.

L'Angleterre reste donc libre de poursuivre sa grande entreprise, et il n'est pas douteux qu'elle ne mette à la réaliser toute l'énergie et la rapidité d'exécution dont elle est coutumière. Par cette ligne s'opérera la pénétration du centre; l'œuvre représente une formidable dépense et se hérisse de difficultés innombrables; mais si elle constitue un travail de géants, elle est absolument indispensable au développement du centre africain où, comme partout ailleurs, il n'y a rien à faire tant que les voies de communication n'existeront pas.

N'a-t-on pas vu récemment que ceux qui entreprirent d'exploiter le Klondyke accomplirent vainement d'héroïques efforts? Les moyens de transport leur manquaient absolument: ce fut là pour eux une source de difficultés insurmontables. Et c'est pourquoi la mise en valeur de cette région devient très problématique.

C'est ce manque de communications qui a causé jusqu'à ces derniers temps la presque complète improductivité de cet énorme continent africain. En effet, l'Afrique, considérée longtemps par les Européens comme un désert, ne fut d'abord colonisée que sur les côtes; la pénétration est de date toute récente; elle est due particulièrement à cette fièvre colonisatrice qui sera la caractéristique de la fin du XIX[e] siècle. Les grandes nations européennes ont exploré l'Afrique en tous sens, ne pouvant occuper

tous les territoires qu'elles convoitaient ; craignant par ailleurs de se les voir enlever par leurs rivales, elles ont déterminé sur la carte leurs zones d'influence, se les garantissant mutuellement. Cependant, si le continent est divisé entièrement sur la carte, il s'en faut de beaucoup que les territoires ainsi répartis soient effectivement occupés ; quelques postes çà et là, gardés souvent par des indigènes, reliés entre eux par des sentiers, ne peuvent, à proprement parler, figurer comme œuvre solide de colonisation. La population blanche y est fort restreinte ; quelques exemples en donneront une idée : le Congo belge, littoral compris, ne contient pas 1500 blancs, et si l'on en croit le *Bulletin du comité de l'Afrique centrale* de 1896, on n'en compterait pas plus de 6000 dans l'Afrique tropicale entière jusqu'au Zambèze : cette partie représentant une superficie double de la superficie de l'Europe à peu près. Ces exemples montrent éloquemment combien est faible jusqu'à ce jour la pénétration blanche ; il faut en excepter naturellement au nord l'Algérie, la Tunisie, l'Egypte, ainsi que les possessions britanniques du sud et les Etats boërs. Si maintenant on recherche ce qu'ont donné les côtes africaines au point de vue économique, on trouve pour 1896 un total de moins d'un demi-milliard : 434 millions de commerce extérieur, et cela pour l'énorme zone entre le Sahara et le Zambèze, alors que l'île de Cuba seule faisait, en 1893, pour 512 millions d'échanges avec l'Amérique (1).

(1) L'avenir de l'Afrique tropicale et les chemins de fer, par Maurice Zimmermann : *Correspondant*, 25 août 1898.

Ceci, bien entendu, ne s'applique qu'à la zone côtière, puisqu'elle est jusqu'à ce jour la seule en état de produire; or, comme elle est depuis longtemps déjà exploitée, c'est affirmer qu'elle est de médiocre valeur. On est amené à conclure que si l'intérieur ne doit pas rendre davantage, l'occupation africaine ne vaut pas les dépenses énormes qu'elle entraîne.

Si l'on en croit les apôtres de l'Afrique : Stanley, Faidherbe, de Brazza, Rhodes, l'avenir du pays est tout entier dans l'intérieur, dans les vastes bassins du Niger et surtout du Congo, la région des grands lacs et les plateaux du sud.

Il est certain que si l'on s'en tient seulement aux récits d'explorateurs véridiques et à l'étude des terrains, le centre africain peuplé devrait rendre au moins autant que l'Amérique du Sud. Mais, avant d'entrer en rendement, le pays doit être rendu facilement accessible, aussi la nation qui aura su faire les sacrifices d'établissement d'une ligne en retirera rapidement d'immenses bénéfices ; c'est ce qu'a prévu le génie de Cecil Rhodes, et c'est l'œuvre qu'il travaille obstinément à réaliser pour la plus grande prospérité de la Rhodesia.

Nous avons exposé quel est le grand projet de pénétration ; il était indispensable de l'étudier pour comprendre le but de la colonisation à grande extension poursuivie par les Anglais en Rhodesia, pour donner la mesure de ce qu'on peut en attendre et justifier des mises de fonds considérables. Il reste pour le moment à étudier quel est le point où sont, à ce jour, les voies de communication de la Rhodesia;

quelles routes et lignes ferrées ont été construites et quelles voies naturelles peuvent y être utilement employées.

§ V. — *Débouchés. — Voies de communication en Rhodesia.*

Les voies naturelles en Rhodesia. — Première expédition d'exploration. Route Selous. — Première ligne télégraphique. — Chemins de fer. — *Bechuanaland railway C° Ld.* — *East coast line.* — *Beira railway C° Ld.* — Ligne télégraphique transcontinentale.

Il est facile de constater sur la carte de la Rhodesia, que l'unique artère naturelle du pays est le Zambèze qui le coupe de l'ouest à l'est et dont les affluents, tels que le Loangoua, le Kafue, le Kouando au nord ; le Gwaai, l'Umyati, l'Umfuli, la Luia et le Mazoë au sud, peuvent centraliser les communications sur le grand fleuve ; mais rien ne relie le bassin du Zambèze au Bechuanaland et au Cap, pas plus qu'au Transvaal. Or, il était d'une importance capitale de relier le Cap et le Transvaal au territoire de la Chartered, ce sont en effet les deux grands marchés de l'Afrique du Sud ; il était non moins utile de se ménager une communication avec la mer dans le port le plus proche, qui est Beira, dans la colonie portugaise de Mozambique.

Les directeurs comprirent à quel point il était important, et même urgent, d'assurer ces communications, et forts de l'habitude qu'ils avaient de manier de grands capitaux, forts du soutien de

la métropole, ils se mirent rapidement à l'œuvre.

Le résumé de leurs opérations donne les renseignements les plus catégoriques sur le développement économique de la Rhodesia.

En juin 1890, une première expédition fut organisée par les soins de M. Johnson, secondé par M. Courteney Selous, le célèbre chasseur d'éléphants que sa grande connaissance du pays et des habitants recommandait comme guide. Ils réunirent 200 Européens et 150 travailleurs indigènes, dans le but de faire une route atteignant le mont Hampden et d'en assurer la conservation et la tranquillité par la construction de quelques forts.

L'expédition partit, le 28 juin 1890, de Macloutsie, auprès de Tati, ayant à sa tête le colonel Pennefather, et atteignait, le 12 septembre, le terme des a mission où elle construisait le fort Salisbury, point terminus d'une route de 400 milles (1), avec ponts et chaussées dans les terrains marécageux, laissant sur son chemin les forts Tuli, Victoria et Charter. Cette remarquable expédition, si rapidement menée, eut de plus le mérite d'être faite sans perdre un homme et sans tirer un coup de fusil (2); mais ce qu'il y a en elle de plus intéressant est la façon dont furent engagés les pionniers blancs qui la composaient.

Enrôlés comme force de police et équipés comme tels, ils recevaient une solde et la promesse, après terminaison de l'entreprise, de recevoir chacun, aus-

(1) Nommée route Selous.
(2) Elle occasionna une dépense totale de £ 89.285 10 sh.

sitôt que possible, une ferme de 3000 acres, avec les seules réserves des droits miniers à la compagnie et l'obligation au service militaire (1).

Cette mesure très habile assurait à la compagnie un premier petit noyau de colons que leur exploration venait de mettre en contact avec le pays et ses habitants, et qui avaient pu se rendre compte de la valeur du terrain et des cultures qui y seraient possibles.

La première ligne de pénétration était donc faite, mais encore bien sommaire ; ce n'était qu'une route sur laquelle voyageaient les cavaliers et ces lourds chariots à bœufs en usage dans toute l'Afrique du Sud.

Cependant, sans perdre de temps, la compagnie pose le long de sa route une ligne télégraphique portée à la fin de 1891 au delà du fort Victoria, à 630 milles de Mafeking, et qui, le 16 février 1892, est réuni à Salisbury, donnant ainsi une distance totale de 819 milles (2).

Les lignes ferrées du Cap s'arrêtaient à Kimberley ; par un arrangement avec le haut commissaire de Sa Majesté et le gouvernement du Cap, il fut convenu que la ligne serait construite de Kimberley à Vryburg par la colonie, et de Vryburg à Mafeking aux frais de la compagnie. Commencée le 2 novembre 1889, à Kimberley, la ligne atteignait Vryburg le 3 décembre 1890, ayant couvert une distance de 126 milles.

(1) The British South Africa Company. Director's report and accounts, 1891.

(2) Dépense totale de £ 92.808 13 sh. 11 d.

La compagnie, en exécution de ses engagements avec le gouvernement du Cap, fonda, le 23 mai 1893, la Compagnie des chemins de fer du Bechuanaland pour s'étendre plus au nord vers Vryburg ; pour prix de sa construction de ligne jusqu'à Mafeking, la Chartered devait recevoir concession de 8000 milles carrés, elle les passa à la compagnie des chemins de fer du Bechuanaland pour lui permettre de souscrire dessus les fonds nécessaires au prolongement de la ligne jusqu'à Palapye ; de plus, le gouvernement impérial s'engagea à payer un subside annuel de £ 10.000 pendant 10 ans, à partir du moment où la ligne atteindrait Gaberones, et de £ 10.000 dans les mêmes conditions, quand elle atteindrait Palapye. De son côté, la compagnie, à charte payait à la Compagnie du Bechuanaland £ 5000 par an, pendant dix ans, à Gaberones et autant à Palapye.

Les concessionnaires devaient exécuter la section Vryburg-Mafeking en dix mois, à partir du 16 mai 1893 ; la ligne fut ouverte le 3 octobre 1894. A la fin de 1894, elle donnait déjà un bénéfice de 4 0/0, aussi les directeurs décidèrent-ils, pour compléter leur œuvre, de la poursuivre au nord pour faire sa jonction avec la ligne de Beira à Salisbury.

Cette dernière, l'*East coast line*, est la seule par laquelle on puisse pénétrer en Mashonaland par la côte est.

Depuis 1892, la ligne a été menée jusqu'au 75e mille, depuis Fontesvilla qui est à 40 milles dans la rivière Pungwé, et malgré de grosses difficultés, elle atteignait Chimoio à la fin de 1894, formant une étendue de 118 milles et ayant ainsi passé la dangereuse région

de la mouche tsé-tsé, dont la piqûre est mortelle pour les bœufs et les chevaux (1).

Cependant, par l'article 14 du traité anglo-portugais en date du 11 juin 1891, le gouvernement portugais s'engageait à relier par chemins de fer la côte à la sphère d'influence anglaise : ce qui eut lieu à la fin de 1897, par le prolongement de la ligne jusqu'à Umtali, exécuté par la *Beira railway Company limited*, avec concession de la Compagnie du Mozambique.

A partir d'Umtali, la ligne qui doit atteindre Salisbury est aux mains de la *Mashonaland railway Company limited* au capital de £ 450.000 ; elle a 160 milles à couvrir et s'est engagée à le faire avant le 4 février 1899.

Salisbury sera alors relié à la mer par une ligne de 382 milles.

De son côté, la *Bechuanaland Company* atteignait Bulowayo le 19 octobre 1897, s'acheminant vers le point terminus Salisbury, où elle arrivera après jonction avec la ligne de Beira, portant ainsi le réseau à un total de 1086 milles. Cette dernière compagnie qui a obtenu du gouvernement impérial une garantie de £ 2000 pour dix ans, complétée par £ 10.000 de la compagnie à charte, donne des résultats financiers très satisfaisants ; elle avait produit, fin octobre 1897, un revenu de £ 66.286 4 sh. 9 d., et depuis cette date jusqu'au 28 février suivant : £ 51.688 2 sh. 7 d. ; soit par mois : £ 12.922 0 sh. 7 d. (2).

(1) La ligne à son ouverture faisait en moyenne un transport de 120 tonnes par jour.

(2) The British South Africa Company. Director's report and accounts, 1895 à 1897.

Pour bien comprendre l'importance du réseau ferré de la Rhodesia, il faut en faire l'étude avec la carte du pays sous les yeux ; on peut alors juger de l'énormité de l'entreprise en ajoutant aux distances parcourues les difficultés de terrain, le ravitaillement des travailleurs, et si l'on se reporte à l'histoire des troubles du pays, les arrêts forcés, conséquences des révoltes si nombreuses chez les turbulents Matabelès.

En attendant la construction de la ligne ferrée transcontinentale, Cecil Rhodes la fait précéder et en quelque sorte éclairer par une ligne télégraphique qui est en voie de construction rapide.

Elle n'aura pas seulement un intérêt politique aux yeux de Rhodes, mais aussi une importance économique ; en effet, le prix de revient pour les correspondances télégraphiques est de 8 sh. 11 d. le mot par le câble, tandis qu'il serait d'environ 2 sh. 6 d. par la ligne du Cap au Caire et l'Angleterre.

Dès 1892, M. Rhodes, dans une réunion générale de la Chartered, exposait son projet d'étendre le système télégraphique de la compagnie depuis son point terminus Salisbury jusqu'à Zomba en Nyassaland, et de là, via lacs Nyassa et Tanganyika jusqu'à Uganda, pour y faire jonction avec le terminus du système télégraphique du gouvernement égyptien à Wady-Halfa. Le 27 décembre 1892, en exécution de ce projet, une compagnie fut fondée qui prit le nom de Compagnie transcontinentale au capital de £ 140.000. Actuellement, la ligne est poussée jusqu'au lac Nyassa (1).

(1) The British South Africa Company. Director's report and accounts, 1895-1896.

Le système télégraphique s'est augmenté de 126 milles en 1896, et de 200 en 1897 ; actuellement il y a 1856 milles, représentant au 31 mars 1897 une dépense totale de £ 139.677 2 sh. 11 d. et un profit net de £ 13.391 12 sh. A ces lignes, s'ajoutent les petites lignes téléphoniques reliant Bulowayo aux forts Filabusi et Manzi-Nyama, faisant un total de 182 milles.

§ VI. — *Résultats économiques.*

En résumé, la compagnie à charte a produit de bons et de mauvais résultats, en grand nombre. Le marquis de Lorne a philosophiquement apprécié son œuvre en disant « qu'il n'est pas de si bonne famille « qui ne commette des erreurs : ce qui n'autorise pas « toutefois à condamner l'institution de la famille. » Les directeurs de la compagnie ont pu, pour satisfaire leur ambition personnelle, l'entraîner dans des entreprises exagérées, criminelles même ; ils n'en ont pas moins ouvert le champ aux plus vastes entreprises, et montré ce que peut faire un peuple hardi, entreprenant, un vrai peuple colonisateur, un maître peuple, pour employer l'expression de M. Leroy-Beaulieu, qui a conscience de sa force et est poussé en avant par une jeunesse dont le marquis de Lorne disait récemment (1) :

« Ces îles sont trop petites pour ceux qui y sont « élevés, il leur faut des débouchés; et qu'on le « veuille ou non, les jeunes Anglais se pousseront,

(1) Chartered Companies by the right honourable Mis of Lorne M.-P. : *Nineteenth Century*, mars 1896, nº 229.

« exploreront et gagneront influence et pouvoir: « que vous en preniez la responsabilité, ou que vous « désavouiez leurs entreprises. » Arrêter l'expansion anglaise, dit-il plus loin, serait vouloir arrêter le vent du sud. Et répondant à ceux que scandalisaient les spoliations de territoires faites sur les tribus indigènes, il ajoute : « Vous pouvez détester l'œuvre, « que vous l'appeliez flibustière, ou voleuse de ter- « ritoires, mais vous devez vous faire à cette idée « qu'il faut que l'œuvre s'accomplisse et en prendre « votre parti ; car elle est commandée par une autre « volonté que celle qui s'occupe des petits scandales, « jalousies et couardises des ergoteurs de presse » (1).

Que l'œuvre d'expansion anglaise en Afrique du Sud soit en voie de développement rapide et poussée par une force irrésistible, que cette œuvre, tenace et persévérante, triomphe de tous les obstacles, ce n'est pas douteux.

Au point de vue utilitaire, l'œuvre est grande et digne d'admiration ; qu'elle soit entourée de toutes les garanties de justice, c'est autre chose. Au fond de toute entreprise coloniale il y a ce principe, cette loi que la raison du plus fort est toujours la meilleure.

En vain, cherche-t-on plus ou moins à dissimuler ce principe sous les protestations humanitaires, le principe n'en persiste pas moins, et il apparait sous tous les actes.

La compagnie à charte a pu agir avec plus de brutalité que n'aurait fait le gouvernement de la Couronne, di-

(1) Chartered Companies by the right honourable Mis of Lorne M.-P. : *Nineteenth Century*, mars 1896, n° 229.

sons le mot : avec moins d'hypocrisie, assurément moins de scrupules ; en est-elle plus coupable? Nous n'avons pas à le juger, mais à constater ses résultats économiques.

L'œuvre de la compagnie a été grande, parce qu'elle a ouvert des pays absolument neufs et donné en quelques années à la pénétration africaine une prodigieuse impulsion. Elle a ouvert la route du centre africain et n'a pas hésité à aller hardiment de l'avant et à faire d'énormes sacrifices, comprenant qu'il faut savoir de bonne heure sacrifier beaucoup pour récolter plus tard les énormes rendements que seules peuvent donner les grandes entreprises.

Surtout en entreprenant vigoureusement l'extension des chemins de fer, elle a donné un exemple qu'il faut souhaiter voir suivre par toute nation qui prétend et veut être colonisatrice.

Et d'abord, la Chartered aura l'honneur, tout l'honneur d'avoir construit la grande ligne transcontinentale. Ensuite, elle aura une énorme part dans les profits que donneront assurément ces pays neufs auxquels il ne faut que des voies d'accès et des débouchés pour qu'ils deviennent en peu de temps, comme l'Amérique, d'intarissables sources de richesses.

Vu par le Président de la thèse,
G. PRÉVOT-LEYGONIE.

Vu :
Par le Doyen,
LE COURTOIS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Poitiers, le 20 janvier 1899.
Le Recteur de l'Académie de Poitiers,
H. CONS.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

LES COMPAGNIES A CHARTE EN GÉNÉRAL. — L'AFRIQUE DU SUD AVANT LA FORMATION DE LA COMPAGNIE A CHARTE.

§ 1. Les compagnies de colonisation avant le XIX^e^ siècle. 11
§ 2. Les établissements européens en Afrique du Sud, avant la compagnie à charte. 19

CHAPITRE PREMIER.

LA CHARTERED AU POINT DE VUE CONSTITUTIONNEL.

§ 1. Octroi des chartes en Angleterre. — Réserves faites au profit de la Couronne. 27
§ 2. Délégations de souveraineté. 36
§ 3. Précédents en Angleterre. 39
§ 4. Formes originelles des compagnies de colonisation en France et en Angleterre. 42
§ 5. Tendances comparées en France et en Angleterre . . 44
§ 6. Modifications apportées dans la constitution de la compagnie, depuis le Mémorandum de M. Chamberlain. 47

CHAPITRE DEUXIÈME.

LA CHARTERED AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

§ 1. La Chartered organe de l'Etat. 54
§ 2. Historique des forces de police de la Compagnie. . . 61
§ 3. Affaire de Tete et raid de Jameson. 65
§ 4. Vraie cause du raid. — Fédération. 71

CHAPITRE TROISIÈME.

LA CHARTERED AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE.

§ 1. Situation de la Chartered à ses débuts. 77
§ 2. Le travail des indigènes. 81
§ 3. Situation financière. 86
§ 4. Pénétration dans le centre africain. — Le transcontinental. 91
§ 5. Débouchés. Voies de communication en Rhodesia . . 100
§ 6. Résultats économiques. 106

Poitiers. — Soc. franç. d'impr. et de libr. (Oudin et Cie)